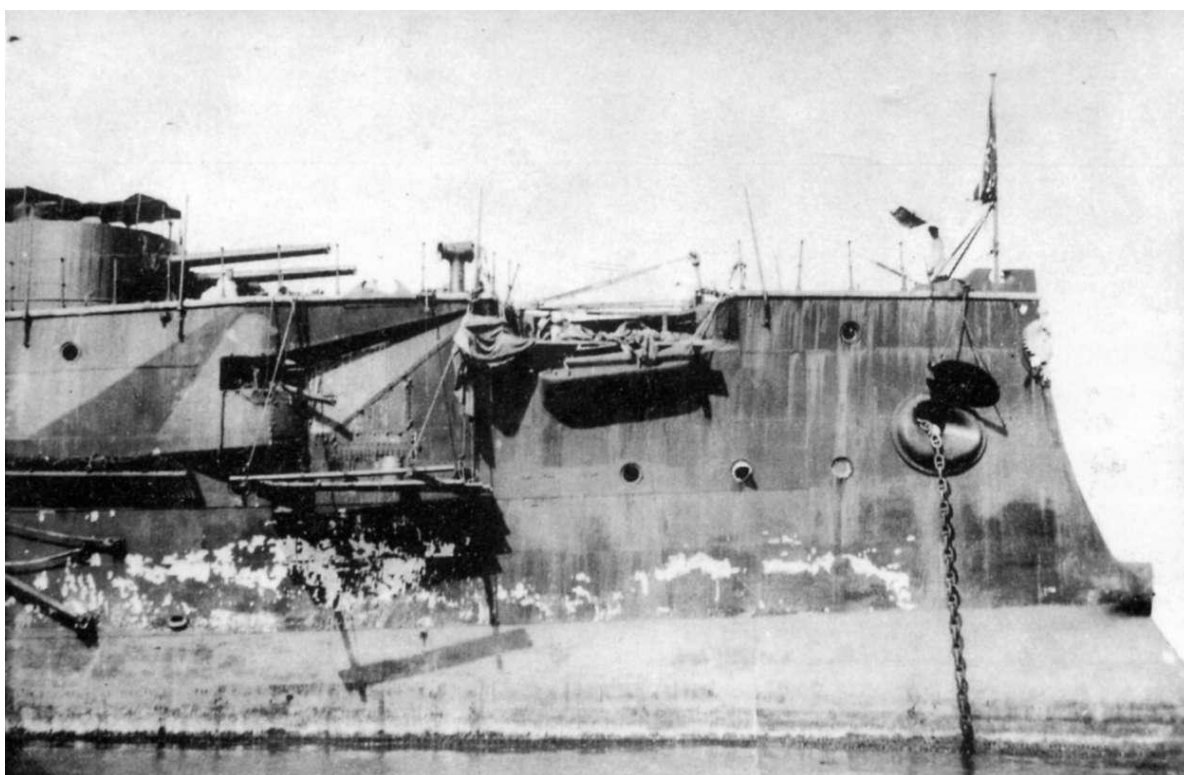
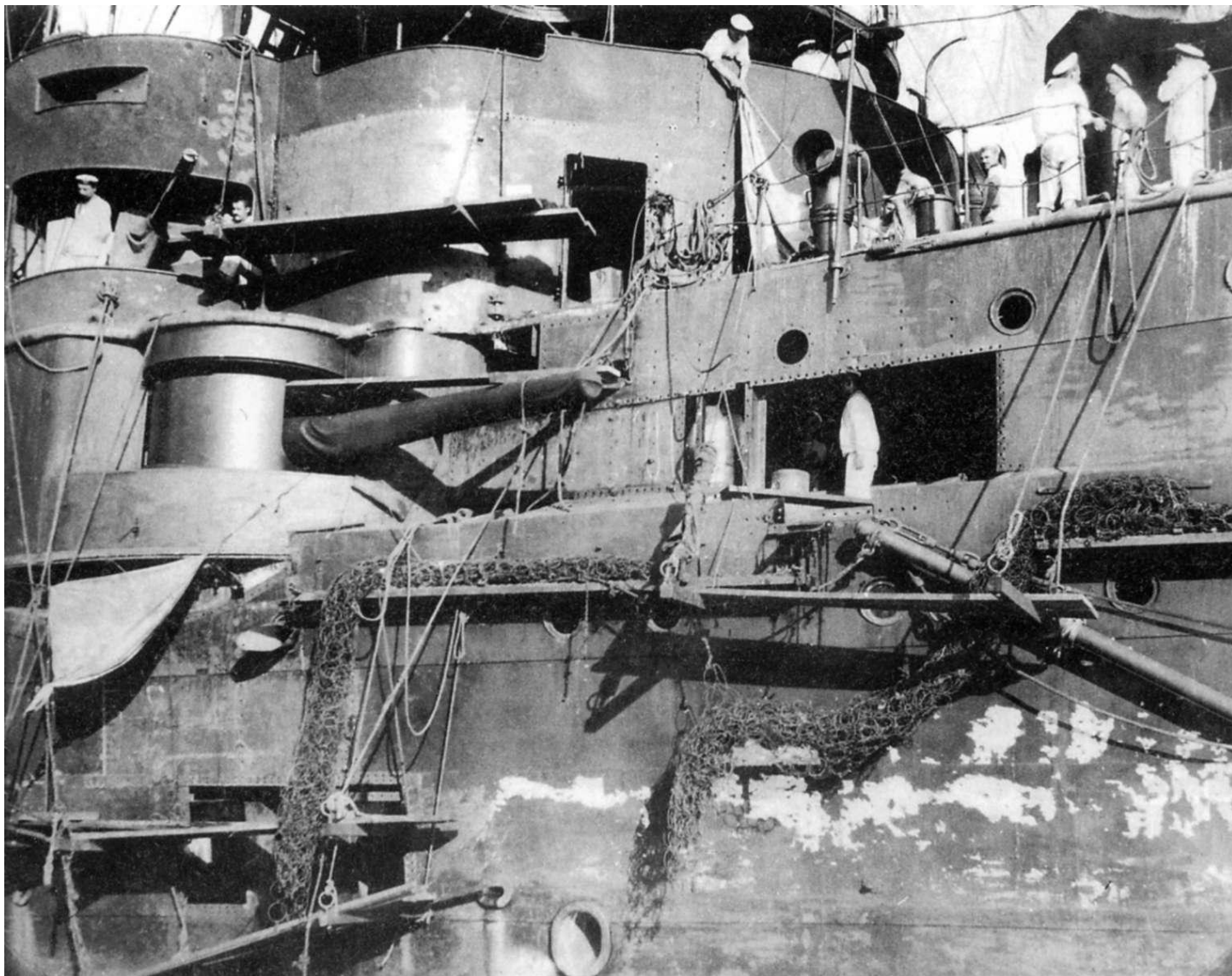


Крейсер «ОЛЕТ»





Крейсер «Олег» после Цусимского сражения, Манила, 1905 г. Светлая полоса в нижней части корпуса свидетельствует о большой осадке корабля во время плавания на Дальний Восток; местами просматривается первоначальная — белая — окраска борта. На снимке слева обратите внимание на индивидуальный тент, защищающий часового у гюка от палящего солнца

Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

В.В.Хромов

КРЕЙСЕР «ОЛЕГ»

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Рег. свидетельство ПИ № 77-13434

Издается с января 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ - ЗАО «Редакция журнала
«Моделист-конструктор»

Главный редактор А.С.РАГУЗИН
Ответственный редактор С.А.БАЛАКИН
Ведущий редактор Л.А.СТОРЧЕВАЯ
Компьютерная верстка: Д.А.ДОЛГАНОВ
Корректор Г.Т.ПОЛИБИНА

Обложка: 1-я стр. — крейсер «Олег» в Цусимском бою,
рис. А.Заикина; 4-я стр. — рис. С.Балакина

И 127015, Москва, А 15, Новодмитровская ул., д.5а,
«Моделист-конструктор».
Я 787-35-52, 787-35-53
www.modelist-konstruktor.ru

Подп. к печ. 29.12.2005. Формат 60x90 1/8. Бумага офсетная № 1.
Печать офсетная. Усл. печ.л.4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 6.
Заказ № 5307. Тираж 4000 экз.

Отпечатано в ОАО ордена Трудового Красного Знамени
«Чеховский полиграфический комбинат».

Адрес: 142300, г.Чехов Московской обл., ул. Полиграфистов, д. 1.
Тел.: (272) 71-336, факс: (272) 62-536. E-mail: chpk_marketing@chehov.ru

Претензии по поводу типографского брака принимаются в течение
двух месяцев.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями
запрещена.

Автор настоящего выпуска — **Виктор Валентинович Хромов** — моделист, неоднократный призер всероссийских и международных соревнований по судомодельному спорту. Проживает в г.Солнечногорске (Московская обл.). Читателям «Морской коллекции» В.В. Хромов знаком по выпускам «Крейсера типа «Жемчуг» (№ 1/2005) и «Канонерская лодка «Храбрый» (№ 11/2005). Новая работа также написана преимущественно по первоисточникам — документам из фондов Российского государственного архива Военно-Морского Флота.

Чертежи и схемы, отмеченные знаком выполнены С.Балакиным.

Список сокращений:

ГУКиС — Главное управление кораблестроения и снабжений;
ДОТ — Действующий отряд;
кбт — кабельтов;
КДП — командно-дальномерный пост;
КИМФ — Корпус инженер-механиков флота;
ККИ — Корпус корабельных инженеров;
КО — котельное отделение;
МО — машинное отделение;
МТК — Морской технический комитет;
ЦВД — цилиндр высокого давления;
ЦНД — цилиндр низкого давления;

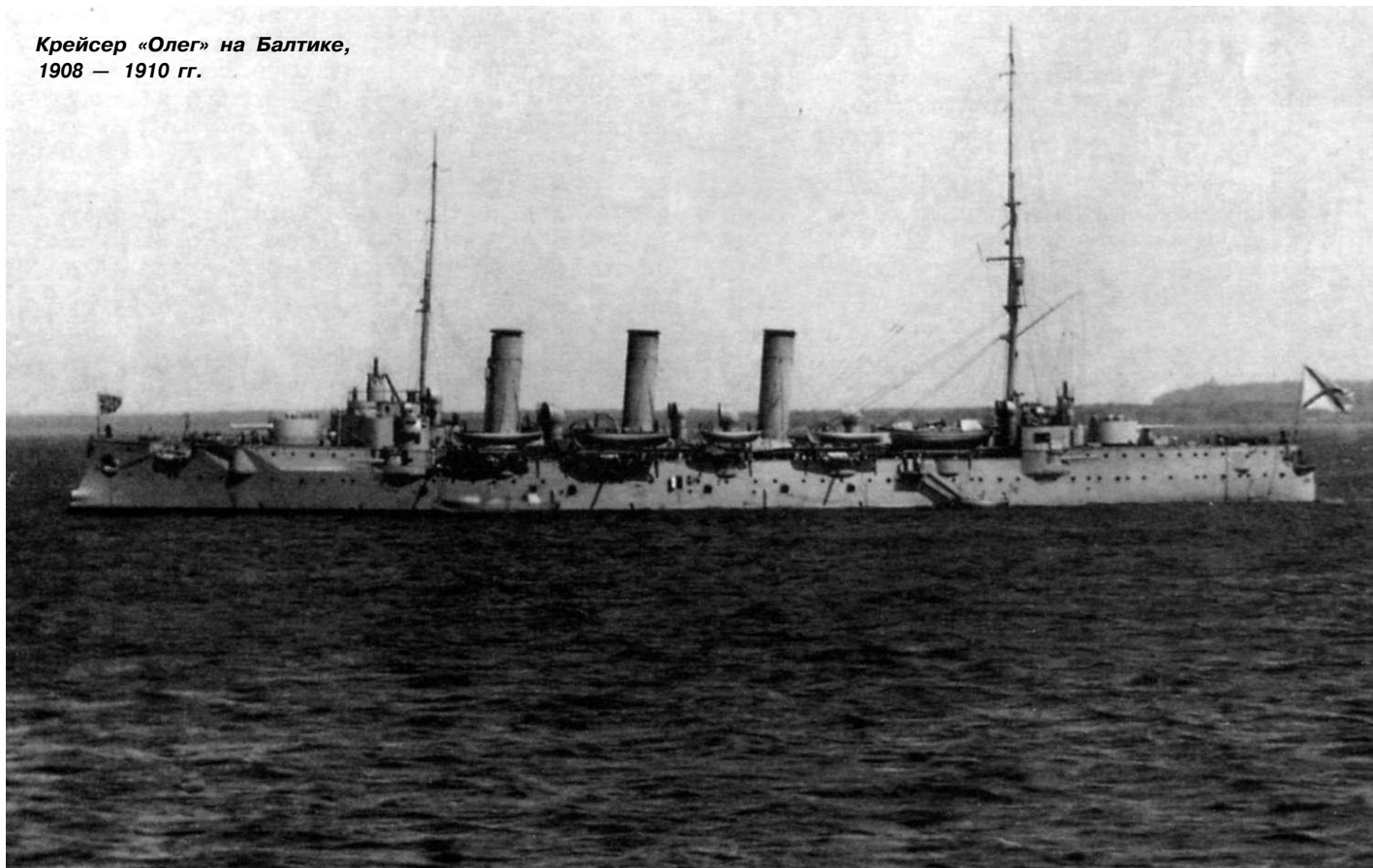
ЭПРОН — Экспедиция подводных работ особого назначения.

Литература и источники

- Боевое расписание крейсера I ранга «Олег». — СПб., 1904.
Всеподданейшие отчеты по Морскому министерству. — СПб., 1906 — 1916.
Гражданская война, т.2, ч.1, Балтийский флот. — П., 1926.
Добровольский Л.Ф. Морские разговоры. — СПб., 1905.
Добровольский Л.Ф. Уроки морской войны. — Кронштадт, 1907.
Козлов А.Д. Крейсер «Олег» в Ледовом походе Балтийского флота — «Морской сборник» № 4, 1958.
7. Красный Балтийский флот. Сборник статей. — Пг, 1923.
8. Красный флот. № 20. — Л., 1927.
9. Магдалинский А.В. На морском распутье. — Ярославль, 1954.
10. Мельников Р.М. Бронепалубный крейсер «Олег» — «Судо-строение», № 9, 1980.
11. Мельников Р.М. Крейсер «Очаков». — Л., 1986.
12. Мельников Р.М. Крейсер «Богатырь». — СПб., «Гангут», 1995.
13. Операции английского флота на Балтике в Гражданскую войну. — «Морской сборник» № 1, 1929.
14. Пожар на Галерном острове. «Нива». — СПб., № 23, 1901.
15. Посадка на мель крейсера «Олег». — «Вестник Либавы», № 229, 1908.
16. Посохов ОА. Крейсер I ранга «Олег» в бою 14 мая 1905 года, у острова Цусима. — СПб., 1906.
17. Спецификации бронированного крейсера «Богатырь». — СПб., 1899.
18. Русско-японская война 1904 — 1905 г. Действия флота. Документы, отдел 4. Вторая Тихоокеанская эскадра. Выпуск 1. — СПб., 1912.
19. Русско-японская война 1904 — 1905 г. Книга 3. Бой 14 — 15 мая 1905 г. Выпуск 5. — СПб., 1914.
20. Судебная хроника. О посадке крейсера «Олег» на мель. — «Вестник Либавы», № 261, 1908.
21. Чикер Н.П. О крейсере «Олег» и работах на нем. — «Эпрон-вец» № 94. — Л., 1939.
22. РГАВМФ, ф.417, оп.1, д.2211, 2925, 3131, 3132, 3368, 3374, ф.421, оп.1, д.1370, 1373, 1376, 1441, 1508, 1521, 1674, ф.421, оп.2, д.1424, оп.8, д.68, 69, 114, 116, ф.427, оп.1, д.448, 556, 594, 724, 917, 1126, 1151, 2140, ф.870, оп.1, д.32218—32223, 57130—57143, 60121-60127, ф.876, оп.50, д.3, 18, 20, 332, 373, 984, 1490, 1987, 2361, 2363, р.109, оп.1, д.5, 8, 10, р.2239, оп.1, д.996.

Следующий выпуск «Морской коллекции» —
монография «Тяжелые крейсера типа «Зара»

**Крейсер «Олег» на Балтике,
1908 — 1910 гг.**



ПРЕДЫСТОРИЯ: НЕСЧАСТЛИВЫЙ «ВИТЯЗЬ»

Узнав об активных приготовлениях Японии к войне, в том числе о создании нового флота, Россия приняла программу судостроения 1898 г. — «Для нужд Дальнего Востока». Кроме новых броненосцев, предполагалось построить несколько крейсеров 1 ранга — дальних разведчиков при эскадре. При этом не исключалось их участие в эскадренном бою, а также и в операциях на торговых путях противника. Проект крейсера «Диана» к тому моменту устарел и не отвечал современным требованиям, поэтому было разработано новое задание на проектирование, его-то и разослали отечественным и зарубежным фирмам.

Привлечение иностранных компаний объяснялось тем, что российские заводы были загружены выполнением программы 1895 г., а, кроме того, таким образом предполагалось получить образцы кораблей, изготовленные по последнему слову техники, и на их основе организовать строительство аналогов на отечественных верфях. Третьим по счету проектом, после «Варяга» и «Аскольда», стал проект известной немецкой фирмы «Вулкан». Правда, водоизмещение корабля было выше проектного на 250 т, и 23-узловую скорость фирма обещала обеспечить лишь с котлами Нормана-Сигоди, более легкими и компактными, чем предлагавшиеся МТК котлы Бельвиля. Зато артиллерию предполагалось разместить в башнях, казематах и лишь частично — в палубных установках за щитами.

Предложения поступили не только от иностранных фирм, но и от российских верфей. Кроме Балтийского и Невского заводов, свой проект представило Русское паровозостроительное и механическое общество, ранее никому неведомое в роли судостроительного. Однако оно обещало в короткий срок построить в любом порту Балтийского моря, по выбору морского ведомства, новую верфь и сдать заказанный крейсер через два года после закладки. Свой капитал общество исчислило суммой в 10 000 000 руб. Оно лишь ходатайствовало о поддержке со стороны правительства долгосрочным заказом и оговаривало возможность закупать часть материалов за границей.

Кстати, представленный обществом проект шестибашенного крейсера отвечал всем основным требованиям технического задания. Расчетное водоизмещение будущего корабля, правда, тоже несколько превышало заданное (6000 т) и равнялось 6375 т. Двойное дно простиралось до броневой палубы, корпус был разделен на 14 водонепроницаемых отсеков. Толщина горизонтальной брони на протяжении КО и МО составляла 1" на подстилке в 0,5", а в оконечностях — 1" суммарно. Скосы в районе средней части были на 1" толще, над машинным отделением предусматривался купол до батарейной палубы, вертикальная броня которого равнялась 3,5". Общий вес палубной брони — 492,6 т, вес башенной брони — 285 т. Высота линии огня носовой башни — 31,25 фута, кормовой и бортовых — 23 фута. 75-мм орудия располагались побортно в батарейной палубе, с

высотой линии огня 11,5 фута, на той же палубе устанавливались и четыре прожектора Манжена, они выдвигались за линию борта на площадках. Механизмы в 20 000 л.с. обеспечивались паром из 12 котлов системы Нормана с общей нагревательной поверхностью 46 440 кв. футов. Чертежи были подписаны корабельным инженером Д.Скворцовым и представителем правления общества Ивановым. Отзыв на проект поступил только от артиллерийского отдела МТК. Дальнейшего развития он не получил — надо думать, что руководство морского ведомства не поверило в возможность отечественной промышленности так быстро спроектировать и построить корабль без использования какого-либо прототипа.

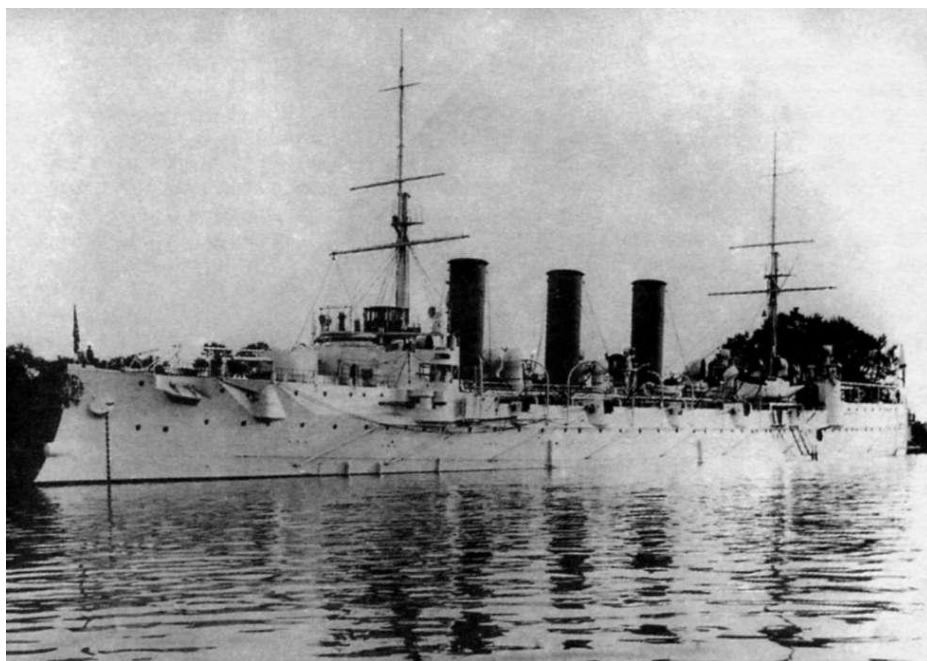
После рассмотрения всех предложений МТК остановил свой выбор на разработке фирмы «Вулкан». 5 августа 1898 г. с ней был заключен контракт, а в сентябре того же года прошло обсуждение представленного проекта, выполненного с учетом ранее высказанных замечаний по прочности и остойчивости. Именно по этому проекту предполагалось построить крейсера на российских заводах. Новые замечания, оформленные журналом МТК по кораблестроению № 16 от 29 января 1899 г., составили около 110 пунктов.

Параллельно со строительными работами, развернувшимися на заводе фирмы «Вулкан», шли согласование и утверждение чертежей крейсера, получившего по царскому выбору имя «Богатырь». Еще три однотипных корабля планировалось построить на российских заводах. В конце 1899 г. на

чальник ГУКИС вице-адмирал Верховский запросил МТК, располагает ли тот необходимыми чертежами крейсера «Богатырь». Буквально на следующий день поступил ответ, что необходимый минимум чертежей на корпус и машины в МТК есть, но статья 5 контракта с фирмой «Вулкан» запрещает их передачу в руки других заводчиков. По этому поводу начальник МТК вице-адмирал Диков выразил крайнее удивление: «Ст.5 контракта с фирмой «Вулкан» представляет собой очевидное недоразумение, так как главной целью заграничного заказа было получить образцы новых типов судов». С фирмой «Вулкан» вошли в соглашение, по которому она обязывалась поставлять чертежи для постройки крейсеров в России по 5 марок за лист (следует заметить, что впоследствии цены существенно подросли).

В начале января 1900 г. управляющий Морским министерством приказал дать наряд Санкт-Петербургскому порту на постройку крейсера в деревянном эллинге Галерного островка. Работы по снятию копий с немецких чертежей, поступивших в МТК на согласование, начались еще в конце 1899 г., когда 40 листов (15 общих и 25 детальных) были направлены в чертежную порта. Две копии отправили на Черное море, где планировалось построить еще два однотипных крейсера.

Тогдашние методы постройки судов не требовали предварительного изготовления полного комплекта чертежей. Чтобы приступить к работам, было достаточно чертежей общего вида, по которым производилась разбивка на плазе с последующим заказом металла, машин, котлов, вооружения, дельных вещей и т.п. По каждому виду комплектующих составлялись спецификации, где предусматривалось все — от орудия главного калибра до чайной ложки в кают-компании кондукторов.



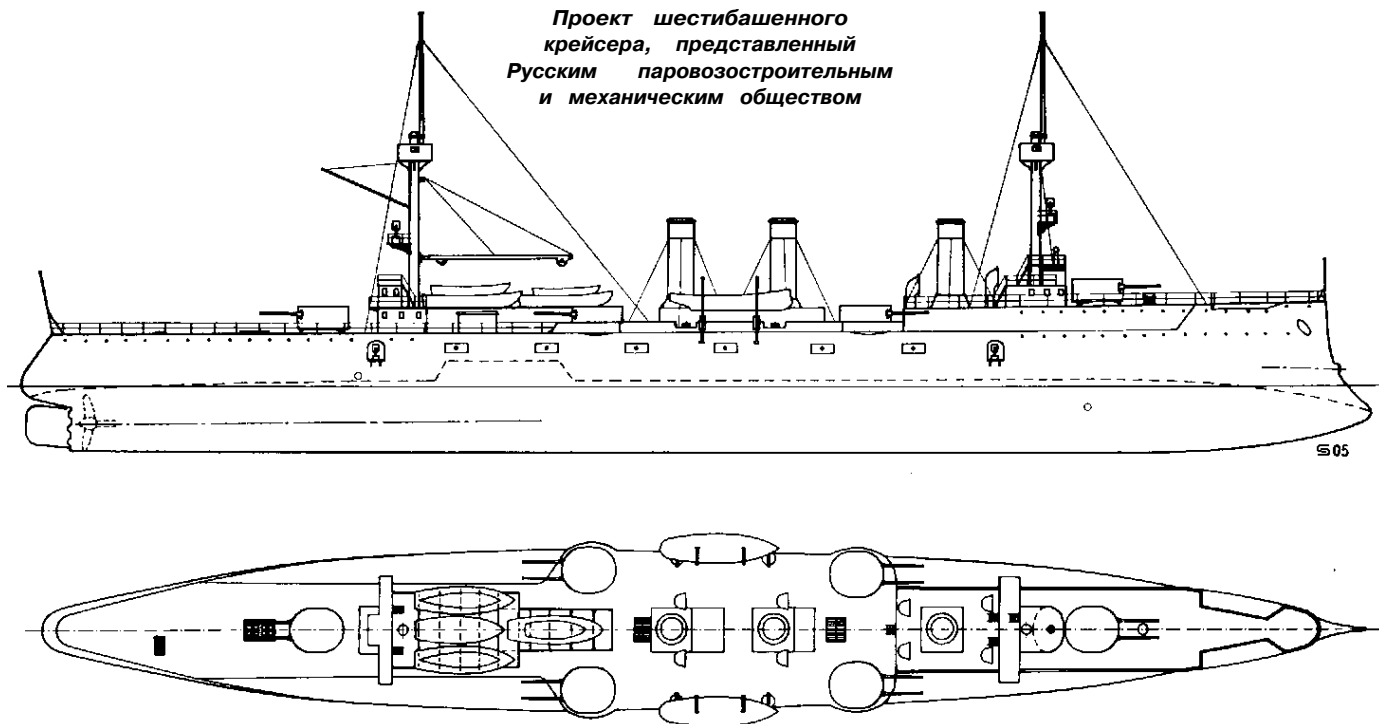
Строителем крейсера на Галерном островке был назначен старший судостроитель (эта должность в то время соответствовала чину полковника) А.И.Мустафин, перед этим руководивший постройкой крейсеров «Диана» и «Паллада». На стапеле шла подготовка к работам над корпусом, когда из МТК стали поступать сведения о многочисленных переделках в проекте, поэтому предоставленные чертежи не могли считаться окончательными. Так, 9 февраля пришло указание от вице-адмирала Дикова об удлинении крейсера на одну шпацию (1 м) для лучшего размещения минных аппаратов. Все работы пришлось приостановить в ожидании новых чертежей от фир-

Крейсер 1 ранга «Богатырь» — прототип «Витязя» и «Олега»

мы «Вулкан». Это было уже второе удлинение корабля, первое (на 2 м) сделали ранее по предложению самой фирмы — для размещения необходимого количества котлов Нормана.

В сентябре, получив последние чертежи из Германии, МТК поручил А.И.Мустафину произвести вычисления основных параметров крейсера. При этом оказалось, что водоизмещение возросло до 6781,26 метрической т или 6675,5 английской т, то есть фирма превысила водоизмещение от первоначально заявленного более чем на 400 т.

Проект шестибашенного крейсера, представленный Русским паровозостроительным и механическим обществом



Метацентрическая высота оказалась на 17 мм больше. Продольная крепость при понижении верхней палубы на 5" (12,7 см) превысила допустимую журналом МТК. Определение продольной крепости было произведено с учетом 10%-го ослабления от отверстий под заклепки.

Судостроительную сталь, изготовленную по способу Симменс-Мартена, ГУКИС решил заказать сразу для нескольких кораблей, в том числе и для нового крейсера, на одном из южных металлургических заводов, со сроками поставки в Петербург не позже 75 суток. Контракт подписали 13 марта, металл должен был поступить в начале лета. Путиловскому заводу выдали заказ на поставку литья (по техническим условиям, разработанным А.И.Мустафиным) на штевни, мортиры и кронштейны гребных валов.

Наряд № 15803 на механизмы крейсера типа «Богатырь» поступил в Общество Франко-Русских заводов (бывший завод Берда) 16 мая 1900 г. Но контракт подписали лишь в феврале следующего года. Общество обязалось поставить механизмы, изготовленные по чертежам завода «Вулкан»: две паровые машины тройного расширения в 9750 инд. л.с. каждая с гребными валами, винтами и котлами системы Нормана, с запчастями и полной установкой. Стоимость заказа — 2 900 000 руб. За превышение веса, недобор мощности, превышение сроков поставки назначалась система штрафов. Как всегда, Общество обещало изготовить механизмы и котлы из наилучших российских материалов. Броню должны были поставить Ижорский и Обуховский заводы.

Постройка крейсера по заграничному проекту встретила множество трудностей. Чертежи поступали неритмично и разрозненно. Требовалось переводить их в российскую систему мер, подбирать близкие сортаменты профильной стали. Согласование документации продлилось несколько месяцев, и лишь 21 октября 1900 г. первые листы горизонтального килля пока еще безымянного крейсера уложили на кильблоки стапеля. (К тому моменту головной корабль — «Богатырь» — строился в Германии уже около года). В корпусной мастерской шла заготовка отдельных деталей набора по шаблонам, снятым с плаза, на котором были выполнены в натуральную величину теоретический чертеж крейсера в

трех проекциях. В угольниках сверлились или продавливались отверстия, здесь же производилась склепка их с листами. В нагретом состоянии изгибались шпангоуты. Параллельно на заводах-смежниках началось изготовление оборудования, машин, котлов, вооружения, брони. Если к 1 января 1901 г. степень готовности корпуса составила 3%, а вспомогательных работ — 1,5%, то к 1 мая она достигла, соответственно, 10% и 4%. На 1 февраля на стапель было выставлено 13 659 пудов и 31 фунт металла.

21 апреля крейсер получил имя «Витязь». Несколько позже его причислили к 18-му флотскому экипажу. 23 мая 1901 г. в 10.30 глава морского ведомства великий князь Алексей Александрович собственноручно заложил закладную доску в кильсон (шп.78 — 79) на внутреннем дне. Присутствовавшим высокопоставленным особам были вручены памятные закладные дощечки. Никто не мог предположить, что уже через неделю на судьбе «Витязя» будет поставлен крест...

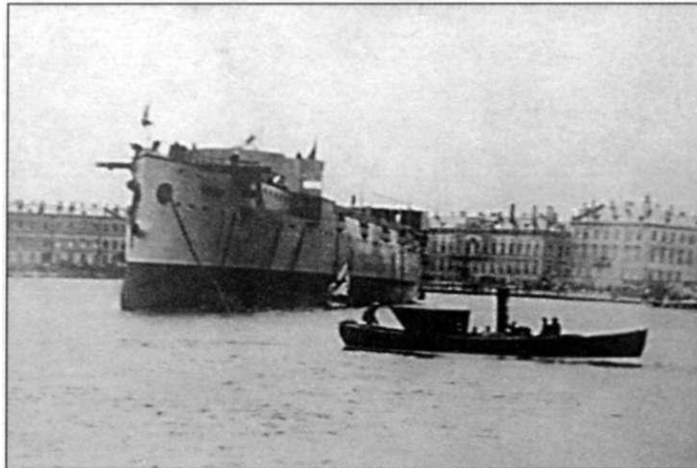
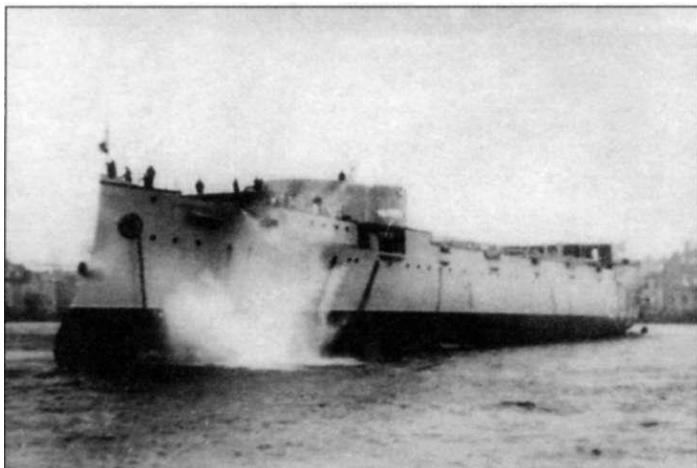
«Меня вдруг поразило, что над крышей деревянного эллинга, в котором шла сборка днищевого набора крейсера «Витязь», поднимались огромные языки пламени с клубами черного дыма, вырывающимися через световые фонари на крыше», — эту картину увидел воспитанник второго курса Морского инженерного училища императора Николая I В.П.Костенко, проходивший практику на Адмиралтейских заводах. В пятницу 1 июня закончился двухчасовой обеденный перерыв, и сотни сборщиков потянулись на свои рабочие места в эллинг № 2, где на кильблоках из деревянного бруса стоял корпус крейсера 1 ранга «Витязь». Сборка корабля находилась в начальной стадии: смонтированы днищевые конструкции в районе машинных и котельных отделений, шла установка поясьев наружной обшивки и настила второго дна. Всего на стапеле было выставлено около 36 000 пудов металла. Вокруг возвышались строительные леса, соединенные многочисленными трапами. Все дерево обрабатывалось прямо на месте, щепы и стружки никем не убирались. Открытого огня на стапеле тоже хватало — каждая группа клепальщиков располагала нагревательным горном для заклепок. В общем, имелись все предпосылки для возникновения пожара.

Подручный сборщика 19-летний тверской крестьянин Степан Киселев занимался в отсеке второго дна в носовой части корпуса разметкой отверстий, когда один из листов настила снаружи закрепили болтами, временно замуровав рабочего в тесной железной клетке. В этот момент раскаленный кокс и горячие заклепки из опрокинувшегося горна попали на стружку, и штабель тонких хорошо высушенных досок, подготовленных для снятия шаблонов по месту, загорелся. Пламя стало быстро распространяться вверх на леса и конструкции эллинга. Рабочие в панике разбежались. Когда через 10 минут прибыла ближайшая к заводу коломенская пожарная часть, огонь, раздуваемый ветром с залива, бушевал на всем стапеле, угрожая ближайшим строениям. В городе был объявлен сбор всех пожарных частей и резерва, чего не случалось более 30 лет. Убедившись в тщетности попыток спасти «Витязь», все силы бросили на недопущение огня к эллингу № 1, где находился почти готовый к спуску корпус эскадренного броненосца «Орел», и складу угля, где его хранилось несколько миллионов пудов. Последние мастерские, покинувшие горящий стапель крейсера, спасались вплавь по Неве. Вскоре эллинг рухнул. Огонь уже угрожал крейсерам «Паллада» и «Диана», стоявшим у островка в достройке, на их палубы сыпались искры и горящие головешки. Вытавив якорные канаты, крейсера оттянулись вниз по реке. Позднее их отвели к Балтийскому заводу на противоположный берег Невы.

Пожар локализовали только к пяти часам вечера. Удалось отстоять запасы каменного угля и не допустить распространения огня на завод Берда. Рухнувшая крыша эллинга накрыла конструкции крейсера, под которыми продолжали гореть кильблоки. Кроме эллинга № 2, полностью сгорели корпусная мастерская, чертежная с документацией, канцелярия, бухгалтерия, плаз, запасы строевого леса, малый стапель с двумя баржами, жилые дома, а также провиантские склады военного ведомства и запасы Красного Креста, находившиеся за рукавом Фонтанки.

О восстановлении корпуса «Витязя» не могло быть и речи. Когда вскрыли отсек в

**Спуск на воду крейсера «Олег»,
14 августа 1903 г.**



днище крейсера, где работал С.Киселев, оттуда извлекли горстку пепла — все, что осталось от бедного парня, погибшего столь страшной смертью. Рабочие, не сумевшие помочь своему товарищу выбраться из закрытого со всех сторон отсека, взяли все расходы по захоронению на себя, отказавшись от предложения администрации. А в эллинге № 1 у борта спасенного броненосца «Орел» был отслужен благодарственный молебен.

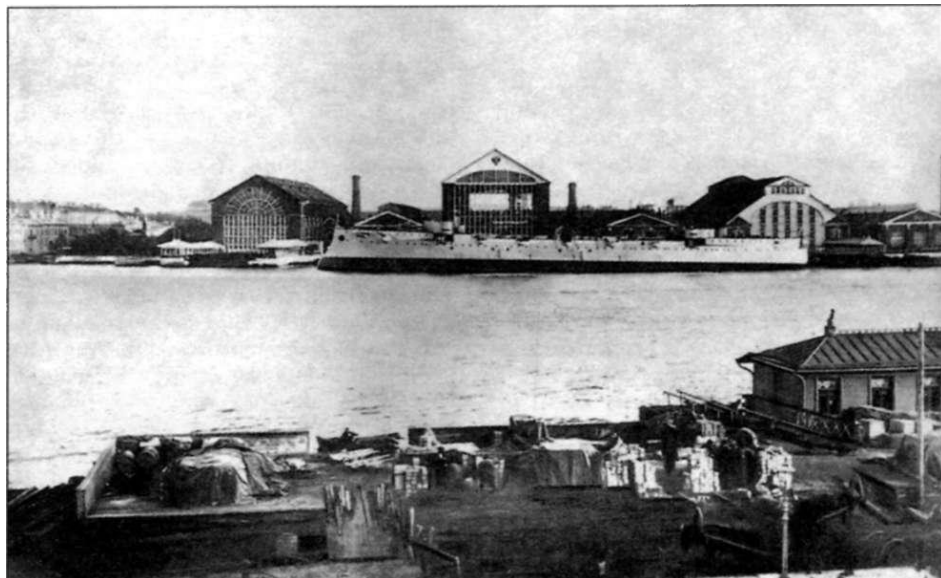
Впоследствии остатки эллинга и конструкции крейсера разобрали на металл. Ущерб оценивался следующими цифрами: деревянный эллинг с конструкциями крейсера «Витязь» — 450 000 руб.; мастерская и контора — 350 000 руб.; запасы строевого леса — 125 000 руб.; магазины с зерном и мукой и 500 повозок лазарета — 175 000 руб. Любопытно отметить, что судного (уголовного) дела по поводу пожара на Галерном островке прокурорским надзором не заводилось.

«ОЛЕГ»: ПОСТРОЙКА И ИСПЫТАНИЯ

Уже 9 июня 1901 г. последовало приказание управляющего Морским министерством сразу же после спуска из каменного эллинга Нового Адмиралтейства броненосца «Бородино» начать постройку нового крейсера типа «Богатырь» взамен погибшего в огне. Все заказанное и заготовленное для «Витязя» оборудование передавалось на новый корабль, несмотря на настойчивые просьбы командования Черноморского флота направить все это оборудование для строящегося «Очакова», чтобы подготовить его к юбилею Севастопольской обороны. Пока же все отделы МТК и ГУКиС занялись восстановлением утраченной на пожаре документации. А.И.Мустафина, который был оставлен строителем нового крейсера, и мастеровых перевели в Новое Адмиралтейство, где уже приступили к подготовительным работам.

Генерал-адмирал на закладке «Очакова» в Севастополе, после ознакомления с чертежами, распорядился не устанавливать на него надводные минные аппараты. Для управляющего морским министерством было неясно, распространяется ли это указание на остальные крейсера. Поскольку великий князь отбыл в любимый им Париж, то вопрос пришлось отложить до его возвращения. Впоследствии выяснилось, что генерал-адмирал считал надводные минные аппараты весьма опасными для носителей и приказал оставить их только на минных судах. Кроме того, рельсовую подачу снарядов он потребовал устроить не по типу «Дианы», где она «мешает ходить», а иначе.

В связи с тем, что форштевень для «Витязя» уже отлили с утолщением для отверстия минного аппарата, корабельный инженер Скворцов предложил заменить его верхнюю часть на штампованную из двух листов стали и при этом использовать снятую часть в качестве штампа. Инженер считал, что для быстрогохода крейсера иметь подобное утолщение невыгодно. Управляющий Морским министерством рассудил прагматично: раз уж форштевень изготов-



лен, то так и надо оставить. Для «Очакова» и «Кагула» форштевни отлили без отверстий, так черноморские крейсера получили видимое отличие от балтийских.

Сразу после принятия решения о строительстве крейсера в Новом Адмиралтействе приступили к разбивке на плазе. В первых числах сентября прошел спуск на воду броненосца «Бородино», а через два месяца началась сборка корпуса нового крейсера. Еще накануне постройки (8.11.1901) он получил наименование «Олег» — в память парусно-парового фрегата, погибшего от тарана броненосной батареи «Кремль». А «Витязя» еще летом исключили из списков флота. Причислили же «Олег» к тому же 18-му экипажу.

Поскольку в ходе строительства «Богатыря» выявилась теснота в подбашенных отделениях, на «Олеге» их расширили за счет погребов, которые перенесли в помещения ликвидированного минного погреба. Мины заграждения, предусмотренные проектом, сняли вообще.

Для ускорения производства машин было достигнуто соглашение с фирмой «Вулкан» о передаче Обществу Франко-Русских заводов моделей для ряда деталей, общим числом 23. Здесь же обрабатывались паровые цилиндры машин. В Риге отлили станины, а в Швеции изготовили испарительные трубки для котлов. В Англии частным порядком заказали восемь питательных насосов. Для наблюдения за постройкой был назначен старший инженер-механик Моэлин (позже, по здравой традиции русского флота, он занял должность старшего судового механика в экипаже «Олега»).

Руководство завода собиралось командировать своих сотрудников на предстоящие испытания крейсера «Богатырь», морское ведомство согласилось включить их в число своих представителей, однако немцы категорически отказались принимать конкурентов из России, равно как и запретили снимать чертежи с натуры ряда вспомогательных агрегатов, ссылаясь на коммерческую тайну.

Благодаря приобретенному на «Витязе» опыту, а также чертежам, поступающим из Германии, работы по сборке корпуса шли

«Олег» у достроечной стенки Нового Адмиралтейства, 1903 г.

довольно споро, и 6 июля 1902 г. состоялась официальная закладка в высочайшем присутствии. Император собственноручно покрыл раствором сурика отсек в кильсоне на втором дне и заложил в него помещенную в замшевый чехол серебряную дощечку. Отсек сверху был накрыт листом обшивки с отверстиями под заклепки, первую из которых заклепал Николай II, а следующую — императрица, наследник престола и далее по чинам по нисходящей линии. По окончании церемонии на флагштоках в носу и корме были подняты соответствующие флаги.

В начале октября начались испытания наливом воды водонепроницаемых отсеков второго дна между шп. 36 — 41, 46 — 51, 56 — 60, 74 — 78. К концу месяца таким же образом проверили и остальные отсеки второго дна. После установки шпангоутов до броневой палубы и бимсов были сняты шаблоны по месту, и на бронепрокатном заводе по ним изготовили необходимое количество плит. После того, как плиты заняли свои места, приступили к установке шпангоутов над броней, а затем — к клепке обшивки, палубных бимсов и самих палуб. Вслед за клепальщиками к работе приступали рубщики, удалявшие избытки металла с листов обшивки, за ними следовали чеканщики, которые обеспечивали водонепроницаемость заклепочных швов.

В конце ноября комиссия Главного гидрографического управления определила места установки компасов на «Олеге»: в боевой и рулевой рубках, в рулевом отделении и центральном посту. Главный носовой компас располагался на рубке, где все его окружающие конструкции изготавливались из немагнитного сплава.

Попытка внедрить на русских судах металлическую мебель по примеру американцев, оснастивших ею «Варяг», не удалась, хотя из США были доставлены подробные чертежи, снятые с натуры. Заводчиков, которые бы взялись за освоение новой технологии, не нашлось, поэтому мебель по старинке заказали из дерева.

Спуск «Олега» на воду состоялся 14 августа 1903 г. К полудню на Новое Адмиралтейство прибыл на катере Николай II со свитой и членами семьи. Командир порта вице-адмирал Де-Ливрон отдал рапорт государю и преподнес дамам букеты, перевитые лентами с названием спускаемого корабля. Император поднялся на палубу крейсера, где принял рапорт от командира корабля капитана 1 ранга Лебедева, поздоровался с выстроенной здесь же командой, после чего направился в царский шатер.

В 12.25 светло-серый корпус с ярко-красной подводной частью сошел в воды Невы под крики «ура» и залпы салюта со специально вытребованного из Ревеля крейсера «Азия». После доклада об отсутствии течи и перегибы императорская семья убыла на катерах в Петропавловский собор.

Вскоре «Олег» отбуксировали к Франко-Русскому заводу для установки машин и котлов. По плану его должны были представить через год после спуска на испытания и еще через год отправить на Дальний Восток. Причем разразившаяся в начале 1904 г. внезапная война с Японией поначалу никак не отразилась на темпах достройки кораблей, в том числе и «Олега»; все шло неспешно.

Новые обстоятельства — прежде всего, гибель броненосца «Петропавловск» вместе с вице-адмиралом Макаровым — заставили российское руководство пересмотреть дальнейшие планы войны и всерьез готовить помощь флоту на Дальнем Востоке. Были экстренно отпущены ассигнования на достройку кораблей, в том числе и «Олега», что позволило форсировать работы, подготовить его к испытаниям. В апреле появилось решение о формировании 2-й эскадры флота Тихого океана во главе с контр-адмиралом — З.П.Рожественским. «Олег» был включен в ее состав, а на

должность командира крейсера назначен только что вернувшийся из Средиземного моря капитан 1 ранга Л.Ф.Добровотворский*.

24 июня 1904 г. в 8.00 на «Олеге» подняли вымпел, гюйс, флаг и вступили в кампанию. К тому времени на корабле уже были смонтированы лебедки Темперлея, на мачты с помощью крана установлены стеньги и стрела для подъема паровых катеров. Произошли и первые поломки: при отдаче якоря лопнул корпус стопора Легофа, а при отбивании склянок треснул судовой колокол.

На следующий день в 9.00 отдали швартовы, опробовали машины, с помощью портовых буксиров развернулись по течению Невы и под проводкой двух лоцманов пошли Морским каналом в Кронштадт. Там была проведена частная проба машин для определения правильности сборки, которая оказалась вполне удачной. При изменении числа оборотов до 110 нагревания подшипников и других трущихся частей не обнаружилось. Первый рейс «Олег» совершил под шестью котлами до маяка Стирсуден. 23 августа крейсер ввели в Константиновский док для осмотра и покраски подводной части. В 14.00 его посетил Николай II со свитой. Император в сопровождении адмиралов Авелана, Бирилева и Рожественского осмотрел корабль. Через несколько дней на крейсере побывала и гостившая в Петербурге королева эллинов Ольга Константиновна.

26 августа, окончив окраску подводной части, крейсер покинул док. Заводская проба машин оказалась неудачной, вышли из строя стопорные клапаны, пришлось вернуться обратно. Завод обещал устранить неисправность за 10 дней.

В первых числах сентября начались ходовые испытания на мерной миле. Приступила к работе комиссия во главе с флагманским инженер-механиком Похолкиным.

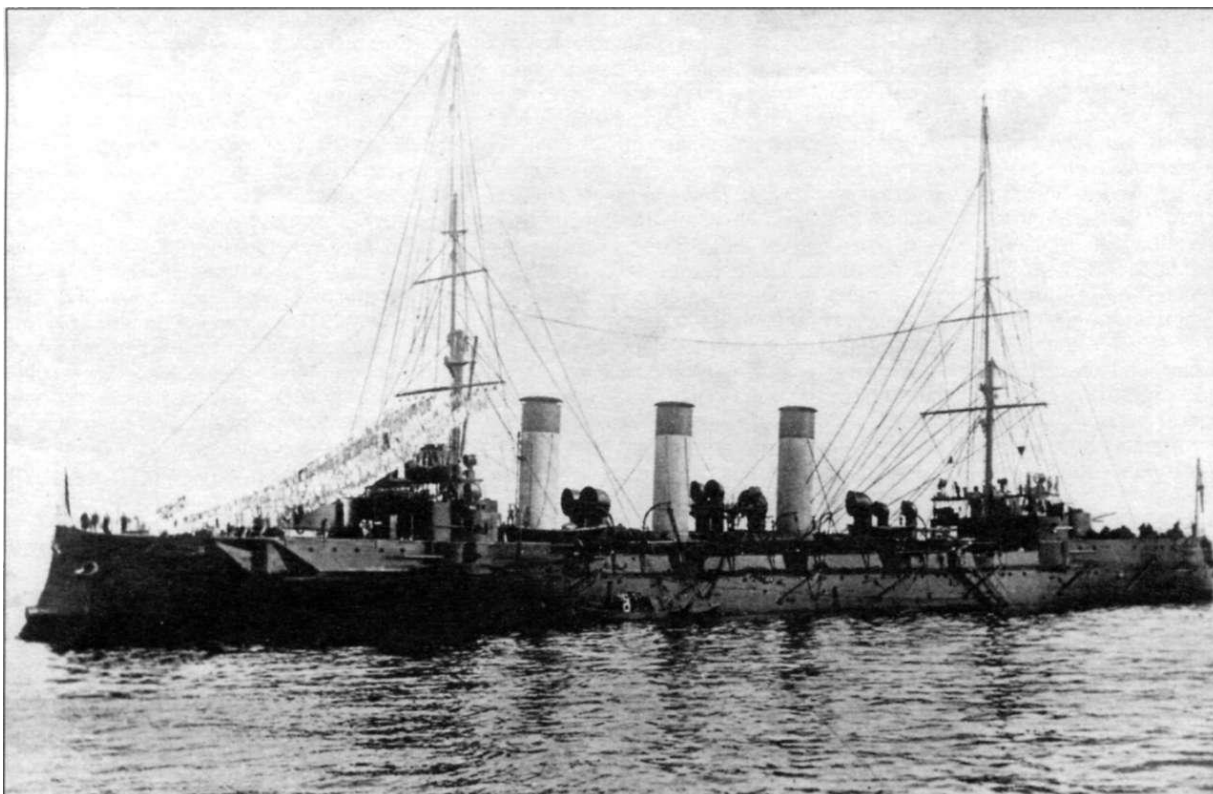
Ввели в действие все котлы, но при попытке развить полный ход обнаружили стук в ЦНД. Испытания пришлось приостановить. На крейсере продолжало работать 417 мастеровых.

8 сентября у маяка Стирсуден произвели отстрел артиллерии. Израсходовано снарядов: 152-мм — 180, 75-мм — 85, 47-мм — 60, 37-мм — 20, 7,62-мм пулеметных патронов — 200 шт. В командирской и сигнальной рубках разбилось три стекла; других замечаний не было.

При разборке заднего ЦНД правой машины на его внутренней поверхности по всей высоте были обнаружены многочисленные борозды глубиной 1 мм и шириной около 2 мм, а также трещины силовых элементов. Кроме того, лопнула одна из набивочных пружин поршня. Предложили «зачистить рабочие поверхности, поршень и набивочные кольца сточить до зазора, трещину по концам высверлить и вставить чугунные пробки, заводу приступить к изготовлению нового ЦНД. Старый цилиндр скрепить скобами на болтах, испытать давлением полного хода, в плавании использовать его на полных ходах не более 6 часов. Крейсер снабдить глухими фланцами, на случай отключения цилиндра».

6 октября «Олег» под флагом контр-адмирала Паренаго вышел для испытания

*Офицер энергичный и решительный, Л.Ф.Добровотворский был не лишен и литературного дара. Его статьи в «Новом времени», печатавшиеся под псевдонимом Наута, вызвали живой интерес, особенно у управляющего Морским министерством вице-адмирала Тыртова, который обратился с частным письмом к министру внутренних дел, где просил его прекратить публикации, порочащие флот, а также выразил желание лично познакомиться с автором. Ответ чиновника МВД по печати был уклончивым, и личность автора долгое время оставалась неизвестной. Впоследствии статьи Науты-Добровотворского были изданы отдельной книгой под заголовком «Морские разговоры» (СПб, 1905 г.).



**Крейсер
1 ранга
«Олег»
в окраске
Второй
Тихоокеанской
эскадры,
1904 г.
На бельевых
вывешенных
на просушку
вещи нижних
чинов**

Тактико-технические элементы крейсера 1 ранга «Олег»

Водоизмещение нормальное, т:

проектное.....	6611
фактическое на испытаниях 6.10.1904.....	7400
полное.....	8000

Размерения, м:

длина наибольшая.....	134,1
длина по КВЛ.....	132,4
ширина наибольшая.....	16,6
осадка проектная.....	6,3
осадка на испытаниях.....	6,8
высота корпуса на миделе.....	10,4

Мощность механизмов, л.с.:

проектная.....	19500
фактическая на испытаниях.....	не определена

Скорость хода, уз.:

проектная.....	23
фактическая на испытаниях.....	20,6

Запас угля, т.:

нормальный.....	720
полный.....	1080

Дальность плавания 10-узловым ходом, миль:

проектная.....	5000
фактическая.....	2400

Маневренность:

при 135 об/мин дали полный задний ход, крейсер остановился через 2 мин 15 с, пройдя 0,4 мили. Полную циркуляцию «Олег» совершил за 3 мин 5 с.

ся к собранной на шканцах команде с пожеланиями счастливого плавания. На следующий день, приняв комиссию от механического отдела МТК из 11 человек, крейсер вышел на мерную милю. На первом пробеге при 108 оборотах развили скорость 17,86 уз. На втором при скорости 19,7 уз. положили руль лево на борт, поворот на 16 румбов был осуществлен за 2 мин 32 с с креном 4° на наружный борт. На третьем при 135 оборотах дали полный задний ход обеим машинам — крейсер остановился через 2 мин 15 с, пройдя 0,4 мили. На следующем пробеге совершили полную циркуляцию за 3 мин 5 с, на последнем достигли скорости 20,6 уз. при 133 об/мин. На малом ходу перевели управление рулем на электромотор. На этом испытания закончились, не были определены расход угля и полная мощность машин. Для достижения 23-уз. скорости при переуглублении в 0,61 м корабельные машины должны были развить мощность 21 250 инд. л.с. (по расчету).

Через два дня после испытаний Бирилев выпроводил крейсер из Кронштадта в Бирорке, где провели отстрел минных аппаратов (9 выстрелов), стрельбы из револьверов, винтовок и пулеметов, что было оформлено актом на списание использованных боеприпасов; заодно списали 30 металлических ложек и 22 кружки, утраченные мастеровыми за время нахождения на корабельной порции. Так и не окончив полный курс испытаний, «Олег» вышел в Либаву — место сбора отряда. Во время перехода командир форсировал боевую подготовку — тренировки и учения следовали одни за другими.

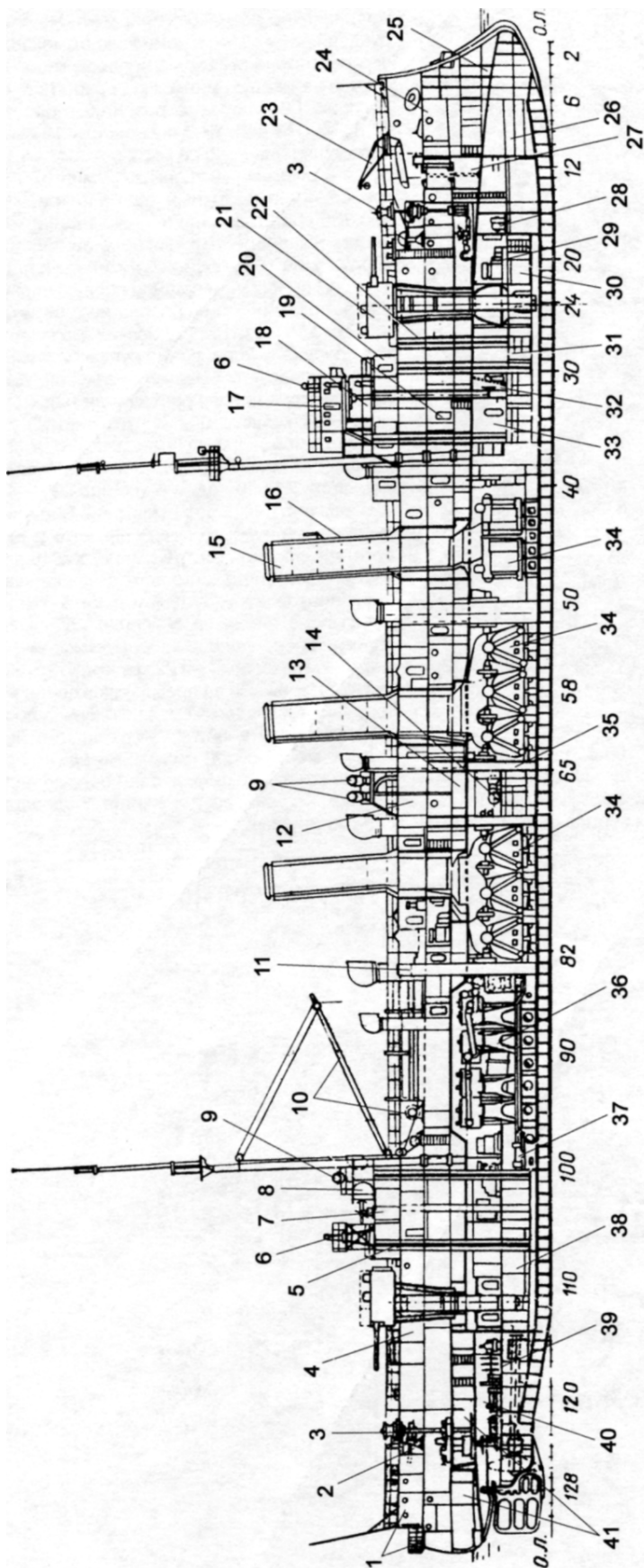
машин и механизмов. Осадка носом составила 6,91 м, кормой — 6,7 м, перегрузка — около 800 т. При проведении прогрессивных испытаний, по достижению 127 оборотов пробило прокладку крышки левого ЦВД. Сбавили ход и продолжили испытание маневренности главных регуляторов, которая оказалась совершенно неудовлетворительной. Представитель завода прервал дальнейшие испытания и предложил на замену регуляторы другой системы, которые уже изготавливались на заводе. При работе машин применялась обильная смазка дорогим импортным деревянным маслом, хотя по контракту полагалось использование более дешевого, минерального. В топках сжигались кардиф и брикет № 2. После испытаний был произведен осмотр ЦНД правой машины, изменений не обнаружили. Комиссия пришла к выводу, что брак в цилиндре произошел по вине производства, поэтому завод обязали изготовить новый за свой счет.

Флотское начальство торопилось «выпихнуть» крейсер в заграничное плавание вдогонку 2-й эскадры. Почти каждый день «Олег» посещал вице-адмирал Бирилев, подгоняя офицеров своими ядовитыми замечаниями. Остойчивость построенного корабля можно было определить в гавани, во время ремонта машин, однако возникали опасения, что это приведет к дальнейшей задержке. Поэтому Бирилев внушил управляющему Морским министерством «оригинальную» мысль: раз испытания проведены на «Богатыре», а «Олег» построен по его чертежам, то их можно не проводить, с чем вице-адмирал Авелан охотно согласился.

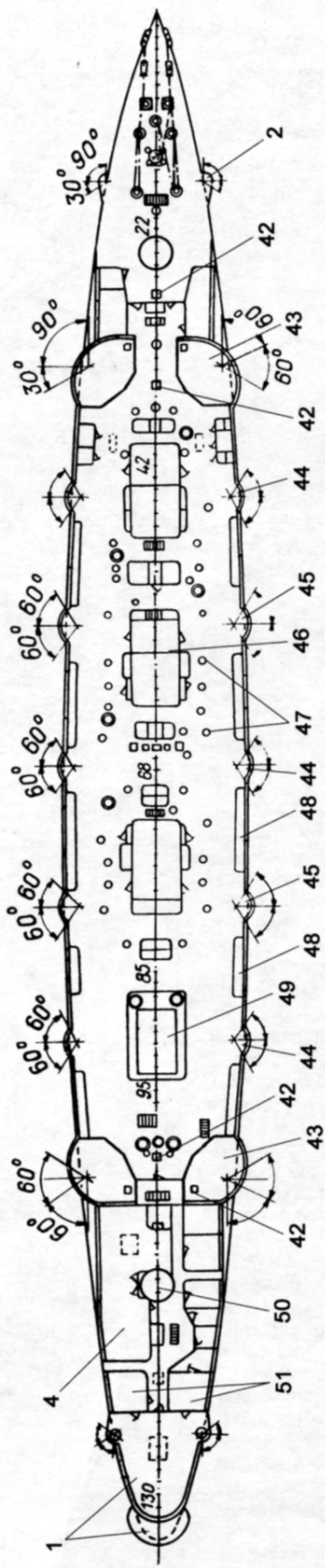
11 октября императорская чета в сопровождении королевы эллинов, генерал-ад-

мирала, вице-адмиралов Авелана, Бирилева и Ломена прибыла на яхте «Александрия» проводить «Олег» в дальнейшее плавание. После осмотра корабля царь обратил-





А



Б

Крейсер 1 ранга «Олег»:

1 — балкон и салон командира; 2 — 47-мм орудия; 3 — палубные шпили; 4 — кают-компания; 5 — шахта подачи 75-мм патронов; 6 — главные компасы; 7 — походная каюта командира; 8 — штурманская рубка; 9 — прожекторы; 10 — лебедка и стрела для подъема паровых катеров; 11 — вентиляционная шахта; 12 — радиорубка; 13 — угловая яма; 14 — отделение минных аппаратов; 15 — дымовая труба; 16 — кожух дымовой трубы; 17 — ходовая рубка; 18 — боевая рубка; 19 — лазарет; 20 — носовая надстройка; 21 — башня 152-мм орудий; 22 — шахта подачи 47-мм патронов; 23 — кран для укладки якоря на полку; 24 — верхняя палуба; 25 — броневая палуба; 26 — погреб мокрой провизии; 27 — целной ящик; 28 — рефрижераторная машина; 29 — отсек пародинамо; 30 — погреб 152-мм

боеприпасов; 31 — погреб 47-мм патронов; 32 — центральный пост; 33 — боевой перевязочный пункт; 34 — котельные отделения; 35 — шахта подачи 152-мм боеприпасов; 36 — машинное отделение; 37 — упорный подшипник; 38 — погреб 75-мм патронов; 39 — ручные штурвалы; 40 — румпельный отсек; 41 — погреб сухой провизии; 42 — люки элеваторов подачи боеприпасов; 43 — казематы 152-мм орудий; 44 — место установки 75-мм орудия; 45 — место установки 152-мм орудия; 46 — кожух котельного отделения; 47 — горловины для загрузки угля; 48 — коенные сетки; 49 — световой люк машинного отделения; 50 — шахта 152-мм башни; 51 — кабинет и спальня командира.

А — продольный разрез; Б — план верхней палубы

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус крейсера был собран из листов и профилей сименс-мартеновской стали по клетчатой или бракетной системе набора. На горизонтальный киль, состоящий из двух листов толщиной по 13,86 мм с загнутыми вверх краями, устанавливался вертикальный киль из стальных листов высотой на миделе около 1200 мм и толщиной 13 мм (в оконечностях 12 мм). Заготовленные в корпусной мастерской части килей с нижними угольниками поступали на стапель листами по 7 м и соединялись с помощью стыковых планок, при этом стыки разносились по длине. В пределах двойного дна (шп. 36 — 99 до броневой палубы) вертикальный киль был водонепроницаем.

По обе стороны от вертикального киля устанавливалось по пять стрингеров (под главными машинами — шесть), третий из них простирался от 6-го до 121-го шп., образуя в оконечностях с обшивкой и вторым дном средний кильсон. Между стрингерами устанавливались детали шпангоутов (шпация 1 м), пронцаемые части которых собирались из угольников 76,2x76,2x7,9 мм и листов стали — бракетов (отсюда и название системы набора), вертикальные края которых были отогнуты под прямым углом на 50 мм для жесткости. Одна из отогнутых частей приклепывалась к стрингеру. Для уменьшения веса бракетки прорезались круглыми отверстиями разного диаметра.

Водонепроницаемые шпангоуты изготавливались из угловых рамок и сплошных листов толщиной 9,1 мм, они образовывали герметичные отсеки второго дна, которое простиралось на 2/3 длины корпуса. Снизу к набору присоединялись листы наружной обшивки, шедшие горизонтальными рядами (поясьями), поочередно прилегающая и отставая. Под наружные листы и угольники шпангоутов устанавливались прокладки той же, что и обшивка, толщины. По длине поясья соединялись внахлест многорядным швом, а по высоте — встык, с помощью внутренних планок. Диаметр заклепок выбирался в пределах 1,5 — 2 толщины листа обшивки, при этом отверстия делались несколько большего размера (с учетом расширения заклепки при нагреве). Стыки обшивки располагали между шпангоутами и по высоте разносили на несколько поясьев.

На миделе корпус имел 13 поясьев обшивки из листов толщиной 11,9 мм (на «Богатыре» — 12 мм), кроме первого поясья, где она была несколько толще (12,7 мм). На ширстреке — самом верхнем поясье и в месте примыкания скоса брони к борту обшивка удваивалась листами той же толщины. Соединение жилой палубы с бортом перекрывалось усиленным нахлестом. В оконечностях толщина обшивки уменьшалась.

Вертикальный киль плавно переходил в штевни литой стали. Форштевень отливался из частей, соединяемых ниже ватерлинии замком длиной 1 м на 19 болтах. По краям штевни имели паз для крепления обшивки. Во время приемки отливки проверялись на прочность сбрасыванием на твердую поверхность с высоты и на монолитность обстукиванием молотком. Ахтерштевень дополнительно проверялся в сборе с

рулевой рамой, которая должна была поворачиваться в обе стороны при определенном усилии.

Крейсер имел три сплошных палубы, уложенных на бимсы из коробчатого металла (швеллера) 203x76,2x76,2x9,2 мм. На стальную настилку главной палубы из листов толщиной 11 мм укладывался 76-мм слой тика. Остальные палубы покрывались линолеумом различной толщины. В больших проемах палубы были подкреплены дополнительными продольными связями-карлингсами того же сортамента, что и бимс.

Для обеспечения непотопляемости корпус крейсера разделялся водонепроницаемыми переборками на шп.: 6, 11, 18, 26, 30, 36, 39, 51, 65, 69, 83, 100, 114, доведенными до броневой палубы, и, кроме того, на шп. 106, 117 и 121 — до платформы. Часть переборки доходила до верхней палубы. Они были склепаны из горизонтальных рядов стальных листов толщиной 5,57 мм (нижний ряд был несколько толще — 7,9 мм), подкрепленных Z-образными стойками. Герметичность и прочность проверялись наливом воды.

Вдоль борта на уровне ватерлинии был устроен пояс небольших отсеков — бортовых коффердамов, которые предполагалось заполнить веществом, разбухающим под действием воды и закрывающим пробоины. Его так и не выбрали, и крейсер плавал с пустыми коффердамами.

Угольные ямы располагались непосредственно у котлов под броневой палубой, а также над броней и служили дополнительной защитой. Они снабжались трубками под термометры для ежедневного замера температуры; кроме того, была предусмотрена подача пара для тушения возможного возгорания угля и установлены трубы для вентиляции.

Второе дно состояло из стальных листов толщиной 11,9 мм. На миделе имелось восемь поясьев, уложенных на угольники стрингеров и шпангоутов вгладь с пазовыми планками. Вертикальный киль выпускался выше уровня второго дна, с которым он скреплялся угольником 76,2x76,2x9,5 мм.

Шпангоуты над броневой палубой и в оконечностях были выгнуты по шаблону, снятым с плаза, из «зетовой» стали (178x76,2x76,2x7,9 мм). Для подкрепления в носу установили бортовые кильсоны — продолжение стрингеров, усиленных угольниками.

Корпус крейсера снаружи и внутри трижды прокрашивался, а подводная часть покрывалась патентованным составом против обрастания и коррозии. Отсеки второго дна, предназначенные для хранения воды, покрывались слоем бетона (портландский цемент и песок в равных долях).

По расчетам корабельного инженера Муштафина, вес корпуса с броней и палубными устройствами составил 3490 т при сметной стоимости 2 532 510 руб. 54,5 коп. Для соединения частей крейсера потребовалось 1 823 000 заклепок, а для обеспечения герметичности было прочеканено 146 500 м заклепочных швов.

Бронирование. Основной защитой крейсера являлась броневая палуба, имевшая форму панциря черепахи (отсюда ее название — карапасная) и накрывавшая жизненно важные части корабля. Горизонтальный участок палубы возвышался над ватерлинией на 75 см, отходящие от него скосы под углом 34° опускались к бортам под ватерлинию на 135 см. Отдельные броневые плиты укладывались на водонепроницаемую рубашку из судостроительной стали, склепанную на пазовых и стыковых планках вгладь, и крепились болтами. Общая толщина горизонтальной брони составила 35 мм, а скосов — 70 мм. На Ижорских заводах были прокатаны плиты из экотрамяжкой никелевой стали, которая при попадании снаряда под небольшим углом, не раскалываясь, образовывала ложкообразную впадину. Большой проем над машинным отделением, занимаемый световым люком, во время боя закрывался броневой плитой, по краю которой оставлялся зазор для выхода пара. Боевая рубка, овальная в плане, имела бруствер переменной толщины от 140 мм в носу до 90 мм в корме; открытый проем в корме перекрывался траверсом — вертикальной стенкой. Крыша, выполненная из немагнитной стали с загнутыми вниз краями, свисала над 300-мм амбразурами и, как выявилось уже в ходе войны, прекрасно отражала внутрь рубки все осколки. Из рубки в центральный пост шла стальная труба со стенками из 70-мм стали, в которой помещались приводы руля и средства связи.

Выходы дымовых труб, а также все 12 элеваторов подачи боеприпасов были забронированы. Для четырех 152-мм орудий имелись казематы со стенками толщиной 25 — 80 мм и укрепленными на послед-

Распределение нагрузки крейсера «Олег» (проектное, метрические т)

Корпус.....	2440
Механизмы и котлы.....	1200
Броня горизонтальная и вертикальная.....	865
Артиллерия с башенными механизмами.....	552
Минное вооружение.....	134
Судовые устройства и оборудование.....	185
Запасные части по механизмам и снабжению.....	96
Нормальный запас угля.....	720
Пресная вода, провизия, багаж и экипаж.....	228
Запас водоизмещения.....	20
Водоизмещение.....	6440

них башенноподобными щитами. Толщина вертикальных стенок орудийных башен — 125 — 90 мм. Крыша башен изготавливалась из мягкой брони, поэтому противосколочная подшивка была упразднена, а высота башни уменьшена. В основном применялась крупновская цементованная сталь; общий вес брони — около 850 т.

Характерным недостатком российской системы бронирования кораблей была недооценка опасности осколков — отсюда большие амбразуры в рубках и башнях, в которые залетали не только осколки, но и целые снаряды.

Артиллерийское вооружение. По проекту крейсер имел по 12 152-мм и 75-мм, 8 47-мм, 2 37-мм, 2 десантных орудия Барановского и 2 пулемета. Организационно вся артиллерия подразделялась на девять групп — плутонов, во главе которых стояли офицеры или артиллерийские квартирмейстеры. Нумерация начиналась с носового орудия правого борта: номером 1 числилась 47-мм пушка, установленная в носовом спонсоне под полубаком. По левому борту располагались четные номера. Скорострельные 152-мм патронные пушки системы Канэ на станках с гидравлическим компрессором и пружинным накатником были установлены в двух башнях, четырех казематах и на четырех палубных установках за 25-мм щитами. Они обеспечивали огонь из четырех стволов в оконечности и из восьми на каждый борт. Заряжание — раздельно-гильзовое, скорострельность — 6 выстр./мин при механической подаче. Прицелы — механические, с поворотной мушкой; перед уходом на Дальний Восток их заменили на оптические, системы лейтенанта Перепелкина.

Открыто на верхней палубе, на полубаке, на полуюте и на носовом мостике располагались 75-мм пушки системы Канэ на станках Меллера. Станок имел гидравлический компрессор и пневматический накатник. Небольшой плоский щит прикрывал верхнюю часть орудия. Прицелы — такие же, как у 152-мм пушек. Основное назначение орудий — оборона от миноносцев противника. Заряжание унитарное. Скорострельность — до 10 выстр./мин.

Боезапас, состоявший из бронебойных, фугасных, сегментных и практических снарядов (для 75-мм только бронебойные и практические), размещался в трех группах погребов под броневой палубой. Башни имели собственные погреба, где снаряды хранились в стеллажах. К орудиям снаряды и гильзы подавались норями раздельно. Для палубных и казематных орудий выстрелы хранились и подавались в подвесных беседках по 4 комплекта для 152-мм орудий, по 16 — для 75-мм, а к мелким орудиям — в ящиках. Вертикальные элеваторы электролебедками поднимали беседки вверх, где по разветвленной системе рельсов общей длиной 286 м, снабженных поворотными кругами, их раскатывали по орудиям. Существовали и резервные способы подачи, но полную скорострельность они не обеспечивали.

Управление огнем было централизованное, из боевой рубки, с помощью приборов Гейслера и дальнометров Люжоя-Мякишева. Уже в ходе войны в Англии закупили

внутрибазовые оптические дальнометры Барра и Струда, но времени на их освоение не хватило.

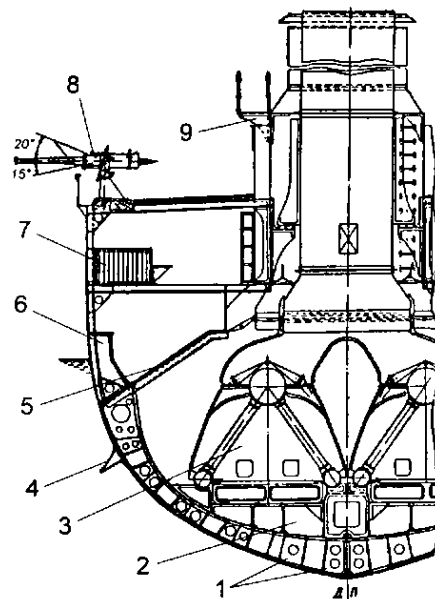
Башни имели электрические приводы наведения с так называемым пунктированием, был и ручной привод, на нижней площадке находились штурвалы, соединенные с редуктором. Вся артиллерию изготовили на Обуховском сталелитейном заводе — основном поставщике артиллерии для русского флота. Башни изготовил Металлический завод.

Минное вооружение. Несмотря на небольшую дальность хода самодвижущихся мин Уайтхеда того времени, все крупные корабли имели их на вооружении. Считалось, что наличие мин на корабле может помешать противнику подойти вплотную для добывания поврежденного корабля или быстро потопить судно противника. На крейсере «Олег» планировалось установить аппараты двух видов — надводные и подводные, однако, как уже упоминалось, распоряжением генерал-адмирала надводные были упразднены. В итоге «Олег» вооружался двумя подводными минными аппаратами калибра 381 мм, предназначенными для стрельбы 17-футовыми самодвижущимися минами Уайтхеда. Отделение неподвижных подводных минных аппаратов размещалось под броневой палубой между 65-м и 69-м шп., здесь же на стеллажах хранились четыре мины без зарядных отделений. Последние находились в отдельном погребе. Для запалов и патронов в трюме выделялось собственное помещение. Стрельба из заполненных водой аппаратов производилась сжатым воздухом, его источником служили два воздушонагнетательных насоса высокого давления, от них же заряжались резервуары мин и воздушные накатники 75-мм пушек. Зарядные отделения мин снаряжались влажным пироксилином, который необходимо было регулярно взвешивать и проверять на разложение индикаторной бумагой (лаккус).

По традиции к минной части относилось все связанное с электричеством. Источником электроэнергии служили паровые генераторы (по тогдашней терминологии — пародинамо) завода «Сименс и Гальске». В отличие от «Богатыря», где боевые пародинамо размещались в одном отсеке, при затоплении которого крейсер лишался источников электроэнергии, на «Олеге» они находились в двух отсеках под броней, в машинном отделении и в районе носовой башни, группами по две установки. Кроме того, два вспомогательных пародинамо размещались в сушилке. Кольцевые электрические магистрали питались постоянным током напряжением 105 В и обеспечивали освещение, работу электродвигателей и приборов.

Машины и котлы. Энергетическая установка крейсера располагалась под броневой палубой в трех котельных и одном машинном отделении. Две автономных машины с вертикальнопрокинутыми цилиндрами мощностью по 9750 индикаторных сил приводили во вращение каждая свой

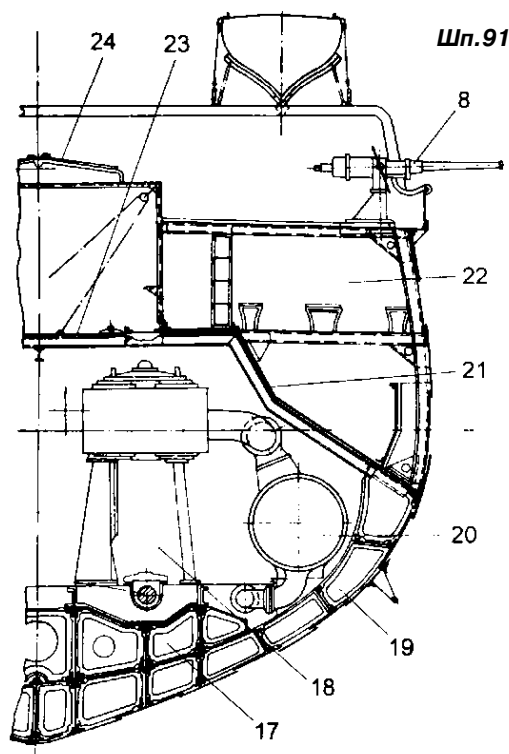
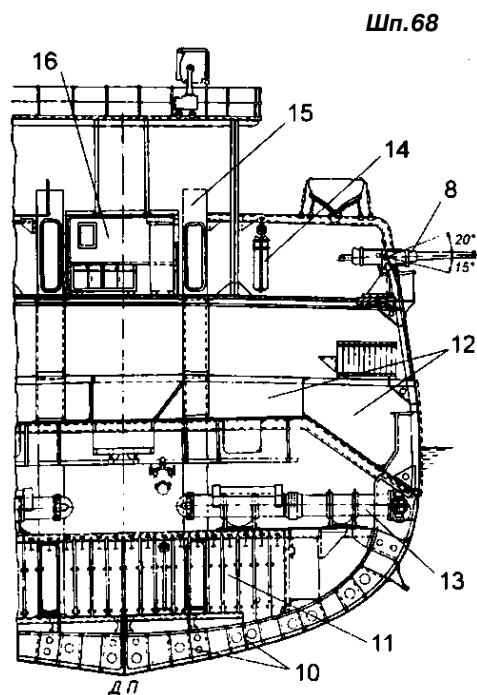
Шп. 45



вент. Работали они с тройным расширением пара на четыре мотыля с уравновешенными массами по системе Шлика. Цилиндры (четыре на каждую машину) имели следующие диаметры: ЦВД — 1030 мм, ЦСД — 1530 мм, два ЦНД — по 1780 мм; ход поршня — 900 мм. Цилиндры отливались из лучшего мелкозернистого чугуна и обшивались асбестом и гальванизированным железом. Они были снабжены отдельной рабочей оболочкой, допускающей замену. На обоих концах у них имелись предохранительные клапаны и отводные трубки для снятия индикаторных диаграмм. Для распределения пара по цилиндрам применялись уравновешенные золотники, приводимые кулисой Стефенсона.

Коленчатый вал укладывался в подшипники стальной машинной рамы, которые имели вкладыши из пушечного металла с заливкой; менять их можно было, не извлекая самого вала. К фланцу коленчатого присоединялся упорный вал, далее следовали промежуточный, дейдвудный и гребной валы. На последний через конус насаживался бронзовый винт диаметром 4900 мм. Шаг составлял 5700 мм, но его можно было менять, переставляя все три лопасти. Диаметры валов колебались от 430 до 380 мм, сверление же у всех было одинаковое — 160 мм. Каждая машина оснащалась горизонтальным поверхностным холодильником, забортная вода в нем прокачивалась циркуляционным насосом по трубкам, между которыми проходил отработанный пар из ЦНД, конденсат откачивался воздушным насосом в теплый ящик. Кроме того, в машинном отделении устанавливались три самостоятельных паровых насоса для откачки воды из трюма, мьтья палуб, тушения пожара.

Пар вырабатывали 16 котлов системы Нормана. Они принадлежали к типу треугольных, с трубками малого диаметра, и



**Поперечные сечения
крейсера «Олег»:**

1 — brackets шпангоута; 2 — фундамент котлов; 3 — паровой котел; 4 — скуловой киль; 5 — скос броневой палубы; 6 — бортовой коффердам; 7 — командные рундуки; 8 — 75-мм орудия; 9 — продольный мостик; 10 — стрингеры второго дна; 11 — погреб 152-мм боеприпасов; 12 — угольные ямы; 13 — поршневой минный аппарат системы «Армстронг-Витворт»; 14 — беседка со 152-мм патронами; 15 — элеватор подачи 152-мм боеприпасов; 16 — рубка беспроводного телеграфа; 17 — машинный фундамент; 18 — правая паровая машина; 19 — водонепроницаемый флор; 20 — главный холодильник; 21 — броневой гласис; 22 — командная баня; 23 — броневая крышка с талями; 24 — световой люк машинного отделения

располагались в трех котельных отделениях: в носовом — 4 котла с топками по ходу, в среднем и кормовом — по 6 котлов топками к борту. Два последних отделения были разделены переборками в диаметральной плоскости. Каждое имело свою дымовую трубу (диаметр труб — 2500 мм, их высота над колосниковой решеткой — 22 м) и оборудовалось двумя паровыми питательными донками и одним нагревателем котельной воды. Для форсированного дутья служили вентиляторы с одноцилиндровыми паровыми машинками. Общая поверхность нагрева котлов — 4600 м², площадь колосниковой решетки — 91,9 м², число топок — 32. Верхний коллектор котла соединялся с двумя нижними кипятильными трубками изогнутой формы диаметром 30 мм в свету и толщиной стенки 3 мм. Трубки выполнялись цельнотянутыми из стали и имели десять типоразмеров — в зависимости от их места в котле. Всего в котлах было установлено 15 552 трубки. Для управления котлами предназначались манометры Бурдона, водомерные аппараты системы Клингера, предохранительные клапаны, регуляторы питания, продувные краны и краны для солемера. Пар поступал к машинам по стальному цельнотянутому трубопроводу диаметром в свету 350 мм. Трубопроводы, работавшие под меньшим давлением, выполнялись из меди, но также цельнотянутыми. Для очистки питательной воды от масла и примесей между воздушным насосом и донками устанавливались фильтры.

Обеспечивали работу машин и котлов вспомогательные механизмы. Паровые питательные помпы системы Вири (шесть основных и столько же вспомогательных) подавали воду в котлы. Недостаток питательной воды восполняли испарители Круга общей производительностью 136 т в сутки. Они питались первичным паром из котлов, кото-

рый испарял морскую воду, вторичный пар направлялся в холодильник. Из вентиляторных паровых машинок две размещались в машинном отделении, шесть и девять — в котельных отделениях. Для питания паром механизмов, работавших независимо от главного паропровода, прокладывался вспомогательный трубопровод, пар при этом отводился в отдельный холодильник с охлаждающей поверхностью 85 м².

Системы и устройства. Для обеспечения непотопляемости крейсер оснащался водоотливной системой. К тому времени кораблестроители отказались от общей магистральной трубы, которая обеспечивала откачку воды из любого отсека одним насосом, и перешли к автономной системе, когда каждый отсек имел автономные средства. Для осушения котельных отсеков служили шесть вертикальных насосов системы «Рато» с электроприводом производительностью 500 т/ч; кроме того, в соседних отсеках имелось по одной помпе того же типа, но производительностью 300 т/ч. По сравнению с «Богатырем», где электродвигатели соединялись с турбинами длинными валами, на «Олеге» двигатели были установлены вместе с насосами в герметичном металлическом корпусе и могли работать в затопленном отсеке. Кроме того, все остальные помпы различного назначения оснащались отрезками и клапанами для осушения отсеков. К примеру, в машинном отделении после отключения холодильника откачку можно было производить циркуляционными помпами.

Рулевое устройство системы Дэвиса приводилось в действие паровым, электрическим или ручным способом. Для этого в рулевом отделении под броней была установлена паровая машинка, золотник которой управлялся электрическим приводом и гидравлическим телемотором. В отдельной выгородке располагалась электро-

двигатель, для его установки пришлось убрать один из трех штурвалов. Привод обеспечивал поворот балансирующего руля общей площадью 15 м² с одного борта на другой на 70° за 30 секунд.

Якорное устройство состояло из парового шпиля для подъема станковых якорей по 4,2 т каждый и двух швартовых шпилей на полубаке и главной палубе. Для укладки якорей на полки применялся кран-кранбол с приводом от швартового шпиля, запасной якорь того же веса был закреплен на полубаке у баши. Кроме того, были предусмотрены стоп-анкер и верп весом 61 и 30,5 пуда соответственно. Якоря соединялись с цепными канатами длиной 270 м. Запасная цепь имела длину 180 м. Калибр цепи 54 мм. На корме находился швартовый шпиль с электрическим приводом. Кнехты размещались по четыре на полубаке и полуюте.

Система затопления погребов боезапаса должна была обеспечить заполнение их заборной водой не более чем за 15 минут, штоки кингстонов затопления выводились на палубу и имели приспособления (крышки с замками) от самовольного затопления. Вода при осушении выпускалась в трюм и откачивалась из него обычным порядком за борт.

Противопожарная система имела автономный трубопровод под броней со своим насосом. Отростки трубы выходили на палубы к пожарным рожкам.

Система вентиляции выполнялась по автономному принципу — было запрещено прорезать водонепроницаемые переборки. Воздух нагнетался в нижние части помещений и удалялся через трубы у подволока в противоположном конце помещения. Особое внимание уделялось вентиляции машинного и котельных отделений, здесь предусмотрели нагнетательную и вытяжную системы вентиляции.

Отапливались отсеки корабля паровыми медными грелками. Водопровод состоял из заборной, питьевой, пресной и технической систем. Запас пресной воды находился в отсеках второго дна и подавался в расходные цистерны, установленные на кожухе первой трубы, откуда вода самотеком подавалась потребителям. Заборная вода закачивалась в свою цистерну и распределялась по отдельному водопроводу в гальюны и ванны. Все водные системы не сообщались между собой.

Внутрикорабельная связь осуществлялась с помощью звонков, телефонов и переговорных труб. Внешнюю связь представляла тогдашняя новинка — радиостанция германского производства системы «Телефункен», правда, опыта ее эксплуатации еще не было и на нее смотрели как на экзотику. Основным видом связи внутри эскадры являлись флаги, поднимаемые на реях по своду сигналов. Также осуществлялось и международное общение между судами в море по особому своду сигналов. В темное время суток использовались фонари Табулевича с электровспышками белого и красного цвета и фонари Степанова с четырьмя огнями. Применялись для этих целей и боевые фонари (прожекторы) Манжена. Наибольшая дальность передачи сообщения достигалась при использовании прожектора с зеркалом 75 см по азбуке Морзе по облакам. На корабле имелись и специальные фонари с однозначным сигналом — например, «не могу управляться». Положение пера руля обозначалось цветными конусами на грот-мачте, которые приводились в действие специальной лебедкой, установленной на мачте по сигналу системы Гейслера. Ночью конусы заменялись лампами соответствующего цвета.

Для защиты от мин противника предусматривалось сетевое заграждение, которое прикрывало борт крейсера с 21-го до 113-го шп. В боевом положении девять шестиметровых шестов, изготовленных из 152-мм трубы, устанавливались перпендикулярно борту, на их концы подвешивались сети, сплетенные из стальных колец. Нижний край этой своеобразной кольчуги опускался в воду ниже уровня хода торпед. В походном положении сеть укладывалась на специальную полку и крепилась железными цепями с замками, шесты притягивались к борту. Пользовались сетями только на стоянке.

Плавсредства. Для обеспечения повседневной жизни в гавани или на рейде, высадки десанта и спасения личного состава крейсер оснащался 10 плавсредствами, установленными на ростерных бимсах над главной палубой. Два паровых 40-футовых металлических катера при участии в десанте вооружались малокалиберными пушками и пулеметами, для их спуска применялась грузовая стрела с паровыми лебедками. Кроме того, имелись 20-весельный баркас, 12-весельные легкий и моторный катера, 14-весельный рабочий катер (полубаркас), 6-весельные ялы и вельботы. Все они устанавливались на поворотных шлюпбалках. Сначала предполагалось изготовить все плавсредства из металла (по образцу «Варяга»), однако заказать их не удалось, и пришлось довольствоваться традиционными деревянными шлюпками.

Экипаж. По таблице комплектации 1904 г. в состав экипажа входили: штаб-офицеры (капитаны 1 и 2 ранга) — 2, обер-офицеры (мичман, лейтенант) — 11, инженер-механики — 4, медицинские и классные чины (содержатели имущества) — 6; старший боцман и кондукторы — 8, унтер-офицеры и рядовые — 551, из них 3 юнги. Сверх расписания на «Олеге» присутствовали вольные: ресторатор — тифлисский мещанин Трифонов и офицерский повар — курляндский крестьянин Вейкер. Команда размещалась в жилой палубе, здесь на ночь подвешивались гамаки-койки, с побудкой они сворачивались в кокон и устанавливались в коечные сетки. На время приема пищи опускались подвесные столы. Офицеры размещались в каютах. Командир занимал в корме спальню, салон, столовую и кабинет, не считая собственного винного погреба и каюты для вестового.

В «ДОГОНЯЮЩЕМ» ОТРЯДЕ

В Либаве, в порту императора Александра III собрали последние крохи из того, что мог дать Балтийский флот 2-й Тихоокеанской эскадре. Здесь находились крейсера 2 ранга «Рион» и «Днепр» — бывшие пароходы Добровольного флота «Смоленск» и «Петербург», контр-миноносцы «Громкий» и «Грозный» и миноносцы типа «Сокол» — «Пронзительный», «Прозорливый» и «Резвый». Для сопровождения отряда до Средиземного моря с запасами угля и пресной воды было назначено учебное судно «Океан». Ожидалось прибытие из Ревеля крейсера 2 ранга «Изумруд».

Либавский маяк открылся «Олегу» вечером 17 октября. Утром, подняв красный флаг («Наш»), крейсер произвел стрельбы на ходу по щитам вспомогательными патронами. Одновременно прошли учения по освещению корабля пиронафтовыми фонарями и свечами на случай выхода из строя электричества. На следующий день корабль вошел в гавань и стал у южной пристани под угольную погрузку. Пользуясь близостью берега, каждый день проводились тренировки по высадке десанта со свозом артиллерии и снаряжением минных плотиков. Несмотря на упрямство минного погреба, на «Олеге» числилось шесть сфероконических мин заграждения. Создавалось впечатление, что корабль готовился штурмовать берега Японии.

До ухода на крейсере требовалось выполнить большой объем работ: вскрыть и осмотреть поршни и пружины ЦНД, перебрать рамные подшипники, осмотреть холодильники, выщелочить котлы и заменить 16 трубок, перебрать сальники ЦВД, изготовить и установить погнутую шестерню нории носовой башни, закончить установку отражательных плит у боевой рубки.

Командир «Олега» получил инструкции и несколько опечатанных пакетов под грифом «Весьма секретно». Пакеты надлежало вскрывать по прибытии в определенные пункты по маршруту следования. Отряду ставилась задача следовать через Суэцкий канал, присоединиться в полной боевой готовности к главным силам в краткий срок. До Скагена отряду идти соединенно, далее тремя группами с местом встречи в

бухте Суда (о. Крит). При этом заход в английские или испанские порты запрещался. Также запрещалось в европейских водах останавливаться для осмотра суда под нейтральным флагом. В Джибути надлежало вскрыть пакет № 3.

Учебное судно «Океан» с 4000 т кардифа должно было снабжать углем «Олег» и «Изумруд» до Танжера, а если понадобится, то и до Суды. Затем «Океану» следовало вернуться в Либаву без захода в иностранные порты.

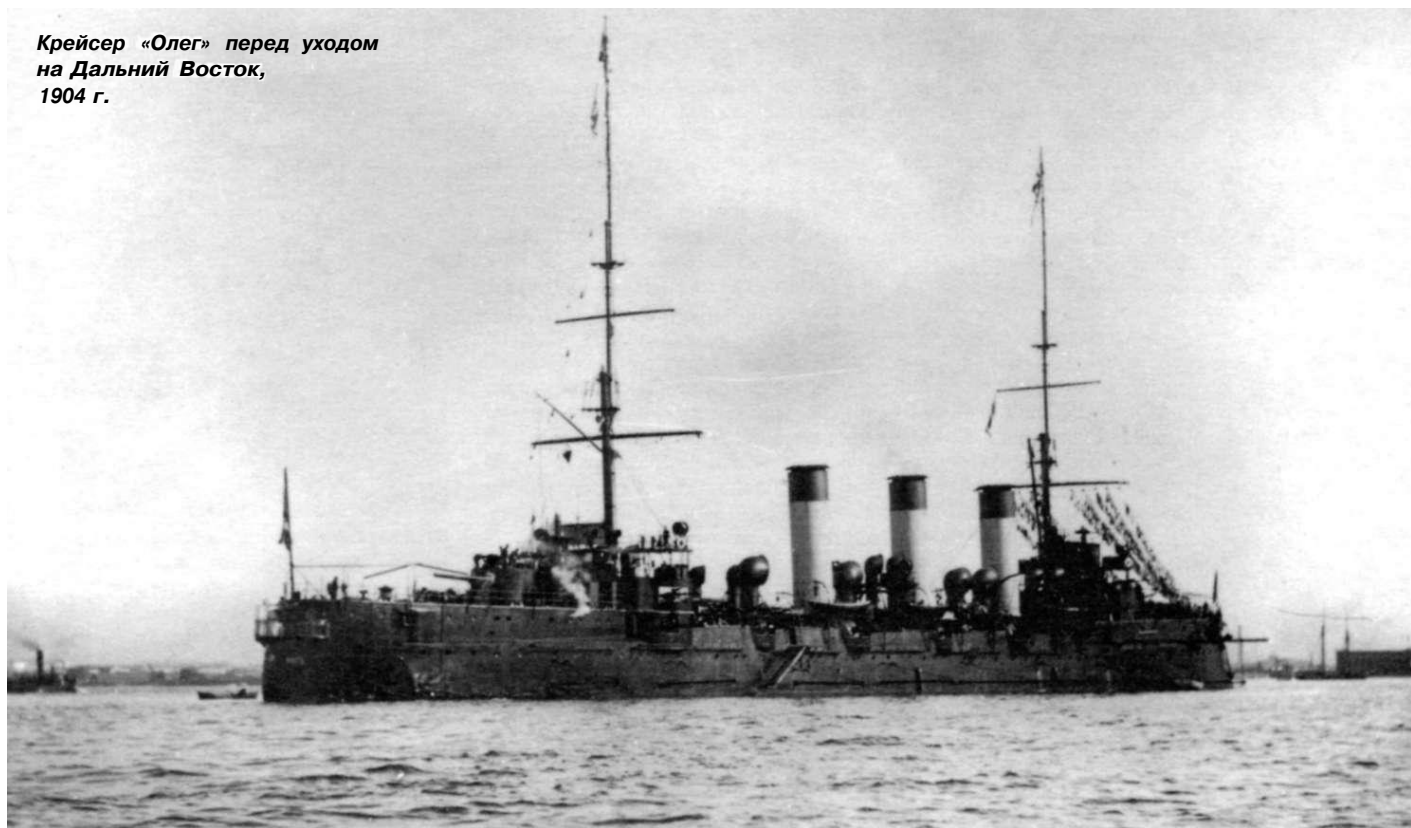
Лопнувшая на «Олеге» труба вспомогательных механизмов несколько задержала выход отряда, и только 3 ноября после молебна и напутствия контр-адмирала Ирецкого корабли с помощью буксиров начали выходить из канала на рейд. В условиях штормовой погоды отряд построился в две колонны во главе с крейсером 2 ранга «Днепр», где были опытные штурманы, и покинул последний российский порт. На «Олеге» спустили вымпел и подняли брейд-вымпел командующего. Отдельным отрядом судов, следующего на соединение со 2-й эскадрой флота Тихого океана. Следует отметить, что отряд этот имел множество различных названий даже в официальных документах. Чаще всего, для краткости, его именовали «Догоняющий» отряд.

На следующие сутки с судов отряда были выпущены почтовые голуби Либавской голубиной станции с докладом о месте нахождения. С «Олега» отправили 25 птиц из точки с координатами 55° 28' с.ш. 16° 0' в.д.

Буквально сразу после выхода на кораблях начались неприятности. Так, с миноносца «Пронзительный» потеряли шлюпку, на нем же вышло из строя рулевое управление. Корабли плохо держали строй. Двигаясь по численнию в тумане, «Олег» и «Днепр» у острова Лангеланд приткнулись к мели. «Олегу» удалось сойти с нее задним ходом, но при этом он коснулся кормой борта «Днепра», повредив механизмы наведения своего 152-мм орудия. «Днепр» с мели стянули буксиром. В ожидании лоцмана корабли стали на якорь, но тот по прибытии отказался вести отряд в густом тумане. К 8 ноября добрались до Скагена и приступили к погрузке угля. На ночь устанавливалось сетевое заграждение, освещенное вокруг прожекторами. Отряд охраняли датские сторожевые суда. Из-за штормовой погоды и противодействия датчан, запретивших грузить уголь в своих территориальных водах, «Изумруд» не смог принять полный запас. В виду английского берега пришлось лечь в дрейф — на «Изумруде» кончилась вода, и ее по шлангу перекачивали с «Океана». Угля до Танжера не хватало, поэтому пришлось зайти в испанскую бухту Понтевердо и произвести погрузку. На всех кораблях отряда выявился перерасход топлива.

В бухту Танжера вошли 21 ноября, здесь уже находились «Рион» и «Днепр» с четырьмя миноносцами; «Пронзительный» из-за неисправности остался в Бресте. Грузили уголь и масло для машин, доставленные через подставных лиц из Гибралтара. Через два дня взяли курс на Суду. В Средиземном море на «Изумруде» кончилась вода для питания котлов, он начал отставать

**Крейсер «Олег» перед уходом
на Дальний Восток,
1904 г.**



Офицеры и строители крейсера «Олег» на палубе, 1904 г. Во втором ряду третий слева — старший офицер капитан гран-га Посохов, четвертый слева — старший судостроитель Мустафин, пятый слева — командир капитан 1 ранга Добро-творский, крайние справа — священник иеромонах отец Порфирий и старший судовой врач Аннин. В третьем ряду первый слева — младший штурман мичман Букгевден 2-й, рядом с ним — младшие судовые механики Мельницкий и Злебов; чет-вертый слева — младший артиллерийский офицер лейтенант Серебрянников

и запросил разрешение зайти в Малагу. Переговоры шли по облакам с помощью прожектора.

Во время перехода на «Олеге» провели плановый осмотр пироксилина в минах и отремонтировали котел № 5, в котором лопнула трубка. Регулярно проводили учения по разным тревогам, и столь же регулярно летела за борт испорченная солонина.

Только 15 декабря весь отряд собрался в Суде, последними прибыли «Рион» с миноносцами «Резвый» и «Грозный». Несмотря на многочисленные телеграммы из морского штаба с требованием следовать как можно быстрее, техническое состояние кораблей не позволяло без минимального ремонта продолжать поход. В особо плачевном состоянии пребывали машины и котлы «Изумруда», да и на «Олеге» возникли неисправности с трубопроводами.

Пока на кораблях шел ремонт, их экипажи проводили учения по высадке десанта на берег со стрельбой из пушек Барановского и из 37-мм, установленных на гребных катерах. Детали для ремонта пришлось отправлять в Пирей, местный завод был не в состоянии выполнить необходимые работы.

Уголь, загруженный в Либаве, оказался плохого качества, поэтому дальность плавания «Олега» составила всего 2000 миль вместо планировавшихся 4000. В доказательство командующий отрядом отправил в Петербург образцы угля и шлаков, из него полученных.

Чтобы миноносцы не задерживали отряд, поступил приказ оставить их в Суде. Командир «Резвого» лейтенант Хохлов обратился к управляющему Морским министерством с просьбой разрешить ему следовать дальше с отрядом, так как его корабль находился в исправности. Патриотический порыв командира и экипажа миноносца встретил понимание у генерал-адмирала, и разрешение было дано.

26 декабря корабли отряда, выкрашенные по указанию Добровторского в серый цвет, двумя колоннами вышли в море, взяв курс на Порт-Саид. По пути командующий отрядом решил провести испытание на полный ход. По сигналам с «Олега» суда начали постепенно наращивать обороты машин — через каждые 25 минут на 10 об/мин. Затем подняли общий сигнал: «Гнать в Порт-Саид!» За полчаса до входа в порт на «Олеге» лопнула трубка в котле № 9. Развить полного хода ему не удалось, были неисправности и на других кораблях.

После погрузки угля в Порт-Саиде пошли каналом под проводкой лоцманов. Движение продолжали и ночью. В Суэце, где разразилась эпидемия чумы, на берег никого не отпускали.

В Красном море встречный пароход опасно сблизился с отрядом и не отреагировал на холостые выстрелы, пришлось стрелять ему под нос боевыми снарядами, после чего он, как бы нехотя, отвернул и поднял английский флаг. Враждебное отношение Англии к России отразилось даже на традиционной морской вежливости.

По пути на Дальний Восток: «Олег» принимает уголь со вспомогательного крейсера «Рион»

Провели очередные артиллерийские учения. Огонь был открыт с максимальной дальности на носовых углах на полном ходу с вводными: пожар, попадание, замена выбывших номеров, водяная тревога. 3 января застопорили машины: «Изумруд» и миноносцы принимали уголь и воду. На «Олеге» состоялось учение по практической постановке пластыря. Через день провели контр-галсовую стрельбу по буйкам, которые буксировали миноносцы («Олег» израсходовал 138 47-мм и 37-мм патронов).

Еще в Суэце Добровторский получил указание из Петербурга задержать германский пароход «Самбия» с оружием для Японии. После учений на перехват судна-контрабандиста в Баб-эль-Мандебский пролив выслали «Рион», а отряд отправился в Джибути. По прибытии выяснилось, что пароход просправедовал проливом еще 15 суток назад. «Рион» вернулся ни с чем: из-за слабости российскойграничной разведки важный груз перехватить не удалось.

Из-за сильной жары все судовые работы пришлось временно прекратить. Зато провели несколько стрельб патронами Бердана по щиту, буксируемому паровым катером. Дальномерщики учились определять расстояние ночью прибором Барра и Струда.

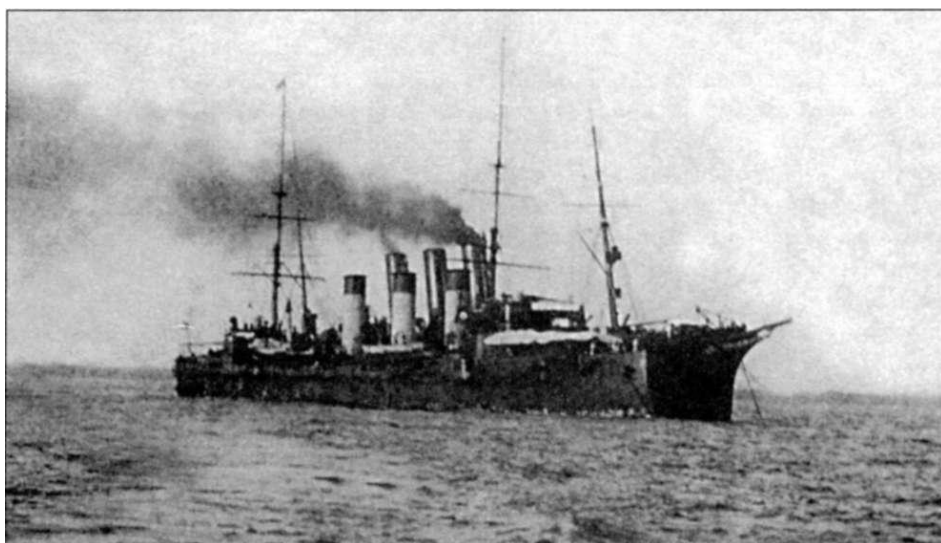
Оставив в Джибути миноносец «Резвый», с которого на «Олег» перешел младший минный офицер лейтенант Политовский, 20 января ушли в Индийский океан. При переходе через экватор устроили праздник для команды. Отправив в Дар-эс-Салам миноносцы на разведку, провели артиллерийское учение отрядом со сложными перестроениями. В гавани приняли уголь с «Риона», предварительно обменявшись салютом наций с германскими судами. По выходу в океан состоялись ночные стрельбы по щитам при свете прожектора, на полном ходу и при активном маневрировании. Стрельба велась по пирамидальным щитам с парусами. Израсходовано снарядов: 6" практических — 72; 6" чугунных — 72; 75-мм чугунных — 70; 47-мм ядер — 82; 37-мм ядер — 210. Все щиты были разбиты, однако от сотрясений на «Олеге» лопнули предохранительные стекла прожекторов № 5 и № 6 и стекло в ходовой рубке.



Командир крейсера «Олег» капитан 1 ранга Леонид Федорович Добровторский (1856— 1915)

Соединение отряда с эскадрой произошло 1 февраля в 10.30. «Олег» занял место в кильватер «Дмитрию Донскому». Этим крейсером Л.Ф.Добровторский командовал до «Олега», перестраивал его в артиллерийский учебный корабль для Тихоокеанской эскадры и в 1904 г. дошел с отрядом Вирениуса до Красного моря. После учебного маневрирования эскадра возвратилась в Носси-бе с пополнением. «Олег» стал на якорь между «Авророй» и «Алмазом», на котором держал флаг контр-адмирал О.А.Энквист.

Первое поздравление с прибытием было получено с броненосца «Ослябя» от контр-адмирала Д.Г.Фелькерзама. Через полчаса «расщедрился» и З.П.Рожественский: «Адмирал изъявляет свое удовольствие за хорошей отряд». Командиры прибывших судов были приглашены к командующему эскадрой в кителях. На встрече Л.Ф.Добровторский, пользуясь правами бывшего подчиненного (он плавал старшим офицером на крейсере «Владимир Мономах», когда его командиром был Рожественский), предоставил планы боевого маневрирования эскадры, которые было обещано изучить.



К ЦУСИМЕ В СОСТАВЕ ЭСКАДРЫ

«Олег» включился в жизнь эскадры. После длительного перехода произвели щелочение котлов. На другой день крейсер посетили вице-адмирал Рождественский и контр-адмирал Энkvист. Было приказано принять повышенный запас угля и перекрасить суда отряда из серого в черный цвет с желтыми трубами. Бригада водолазов, собранная со всей эскадры, произвела очистку подводной части крейсера от водорослей. Впервые определили положение центра тяжести. На «Олег» прибыл с «Сисоя Великого» младший помощник судостроителя Н.И.Лохвицкий. После усиленной погрузки угля до 1462 т крейсер имел осадку носом — 7,12, а кормой — 7,16 м.

3 марта 1905 г. эскадра покинула рейд Носси-бе и взяла курс на восток. «Олегу» в строю эскадры было отведено место в конце колонны, на удалении 8 кбт, с задачей следить за отстающими транспортом. Для наблюдения за горизонтом на всех кораблях установили наблюдательные бочки на мачтах, оборудованные телефонами, организовали постоянное дежурство. Через 20 суток плавания с остановками для угольной погрузки подошли к берегам острова Суматра. Сведения о нахождении главных сил противника были весьма противоречивые, поэтому принимались повышенные меры безопасности, в особенности на случай минных атак в ночное время. Курс же эскадры даже для командиров кораблей был секретом.

После стоянок в бухтах Ван-Фонг и Куабе у берегов Аннама (Вьетнама) произошло соединение с отрядом контр-адмирала Н.И.Небогатова. 1 мая объединенная эскадра вышла в свой последний переход. На «Олеге» готовились к предстоящему бою. Согласно приказу капитана 1 ранга Добровольского, непосредственно перед столкновением с японцами крейсер планировалось оборудовать дополнительной защитой из цепей, сетей, коек, канатов и колосников. Палубу перед боем предполагалось застелить мокрой парусиной и часто поливать ее водой; на всех реях установить добавочные топенанты, везде расставить банки из-под масла и муки с водой. Дерево разобрать и уложить снаружи борта вдоль полка для сетей.

Контр-адмирал Н.И.Небогатое привез известие, что при проверке дальномеров Барра и Струда на третьей эскадре они показывали разную дальность до одной цели. В последние дни похода провели эксперимент: «Изумруд» отошел от эскадры на заданное расстояние, и все корабли определяли до него дистанцию и затем сигналом показывали результат. Цифры, действительно, оказались различными.

Во время погрузки угля с транспортов «Тамбов» и «Меркурий» на «Олег» поступила команда осмотреть подозрительное судно. На удалении 30 кбт на юг в свете прожектора был обнаружен пароход без отличительных огней. Его остановили холостым выстрелом и отправили для осмотра шлюпку с двумя офицерами и девятью нижними чинами. Лейтенант Шуберт доложил, что пароход идет в Японию с грузом



Младший флагман, командующий отрядом крейсеров Второй Тихоокеанской эскадры контр-адмирал Оскар Адольфович Энkvист (1849 — 1912)

керосина, документы отсутствуют, по сведениям, полученным от матросов судна, под грузом скрыты орудия и боеприпасы. Пароход был приведен к лежащей в дрейфе эскадре. Призовой суд постановил конфисковать судно, и оно с русской командой, собранной со всех кораблей, отправилось вокруг Японии во Владивосток.

10 мая состоялась последняя угольная погрузка, уголь принимался с расчетом иметь ко входу в пролив нормальный запас, которого должно было хватить до Владивостока. На «Олег» перешел О.А.Энkvист со своим штабом, кроме того, с «Владимира» получили последнее пополнение в лице боцмана Колесникова и 14 рядовых. Ввиду неисправности холодильника с «Метеора» приняли 192 т пресной воды. День 13 мая провели в эволюциях. Адмирал Рождественский запланировал проход проливом на 14 мая; вечером поступили указания с рассветом быть готовыми к бою...

ЦУСИМСКОЕ СРАЖЕНИЕ

На субботу, 14 мая, пришлось сразу два праздника — день коронавания российского императора и день рождения японской императрицы. В ознаменование этих дат шедшие навстречу друг другу корабли подняли стеньговые флаги. Погода была пасмурная. В 6.30 «Ослябя» донес о вражеском разведчике, а в 8.15 с «Олега» заметили на норд-весте силуэты восьми японских крейсеров. Первое боевое столкновение произошло в 11.14: по выстрелу с «Адмирала Ушакова» открыли огонь по японским крейсерам, приблизившимся на 29 кбт. «Олег» выпустил 17 152-мм и 5 75-мм снарядов; огонь прекратили по сигналу с «Суворова»: «Не кидать снарядов». Адмирал отказался от идеи использовать «Олег» и «Аврору» в строю броненосцев и приказал Энkvисту охранять транспорты. Крейсера легли на курс норд-ост 50° и пошли вправо от броненосцев, в голову колонны транспортов. В 13.40 слева появились главные силы противника. Из-за острова Кацусима

показался крейсер «Акицусима», «Олег» открыл по нему огонь, но тот, попав под накрытие, укрылся за островом.

В 14.40 японские крейсера пошли на сближение, явно намереваясь напасть на транспорты. «Олег» повернул на зюйд и открыл по ним огонь левым бортом. Через 40 минут к японцам подошло подкрепление — 4 крейсера и броненосец «Чин-Иен», пришлось вести бой на оба борта.

На «Олеге» подняли сигнал: «Крейсерам быть в кильватер». За флагманом шли «Аврора», «Владимир Мономах» и «Дмитрий Донской». Они были вооружены 31 152-мм и 16 120-мм орудиями. Разведывательный отряд, эпизодически участвовавший в бою по защите транспортов, имел 6 152-мм и 19 120-мм пушек. Японцы выставили против русских крейсеров 14 кораблей с суммарным вооружением из четырех 305-мм, одного 254-мм, 13 203-мм, 70 152-мм и 86 120-мм орудий. Превосходство подавляющее, даже без учета качества снарядов.

Первое попадание крейсер получил около 15.00 в корабельную канцелярию. Пробоина была чуть выше ватерлинии, и вода от волн начала поступать вниз, затопив парусное отделение. Трюмно-пожарный дивизион под руководством поручика Мельницкого, при участии лейтенанта Политовского и корабельного инженера Лохвицкого, заделали пробоину матрасами, паклей и парусиной. Откачкой воды, которой пришлось заниматься до самого утра, руководил прапорщик запаса флота Соколов.

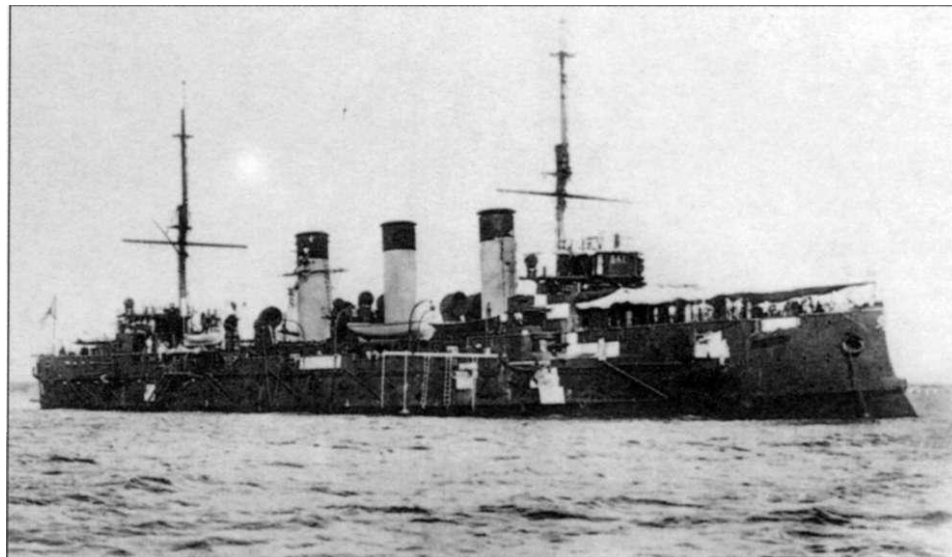
Офицеры и команда спокойно выполняли свои обязанности. Пораженный осколками, сдетонировал сегментный снаряд в кранце орудия № 12, из разорванных гильз вывалился порох и возникла угроза пожара. Первый комендор Кострикин не растерялся и выбросил упавшие из кранца снаряды за борт. Загорелась ветошь, которую подали к орудиям для obtирания снарядов, обильно обсыпанных угольной пылью, но ее быстро потушили.

У 152-мм орудия № 11 на главной палубе по правому борту вышла из строя прислуга, старший офицер перевел к ней комендора Хворова от 75-мм орудия. Очередной снаряд заклинился в стволе, не дойдя до места, под него попала лента пороха. Артиллерийский кондуктор Басанин с комендором Самойловым вывернули донную трубку и пытались выбить снаряд приборонком из-за борта, подошедший младший артиллерийский офицер мичман Домерщиков схватил с пожарного щита топор и, обрубив край гильзы, дослал патрон и разрядил орудие выстрелом. Для укорачивания нестандартных гильз в комплекте была предусмотрена пила, однако на отпиливание ушло бы гораздо больше времени.

Часовой у знамени, квартирмейстер Захватаев, был ранен снарядом, разорвавшимся у грот-мачты, но остался на посту. Когда был сбит флаг, Захватаев с помощью комендора Губанова поднял новый на запасных фалах. Комендор от 47-мм орудия Четкое выбросил японский снаряд, упавший на палубу. На корабле в течение боя произошли два возгорания в погребах. Первый пожар вспыхнул в погребе 75-мм патронов, но был быстро потушен нижними чинами — Ниловым, Сергиенко, Малю-

гой и Шварцем. Второй пожар возник в носовом погребе 152-мм патронов от упавших в шахту горящих гильз. Рядом с погребом располагался центральный пост, где по боевому расписанию находились ревизор лейтенант Афанасьев, рулевой квартирмейстер Магдалинский, рулевой Свирид, гальванер Курбатов и матрос-юнга. Когда через выбитые заклепки в пост пошел дым и сверкнуло пламя, Афанасьев, оставив в посту рулевого и охрану у денежного ящика, бросился наверх и начал заливать погреб через люк ручной подачи. В редакции Магдалинского этот эпизод выглядел несколько иначе. Лейтенант Афанасьев якобы покинул пост с началом боя, «оставив за себя бутылку красного вина и папиросы». Старший офицер капитан 2 ранга Посохов в рапорте на имя командира настаивал на первой редакции. Так или иначе, но самоотверженность офицеров и команды дважды спасала корабль от взрыва. По воспоминаниям находившегося на «Авроре» доктора Кравченко: «Лихо, отважно вел себя наш головной корабль «Олег». Заметив приближение крейсеров, он тотчас же шел навстречу. От окончательного расстрела «Олега» и «Аврору» спасли быстрота и частая смена ходов: мы сбивали этим неприятеля, не давая ему точно пристреляться».

С наступлением сумерек артиллерийский бой линейных сил закончился, японские броненосцы и броненосные крейсера, уйдя на север, очистили поле боя для действия своих минных сил, которые в 19.01 бросились в атаку. На «Олеге» выключили все огни. В 20.00 отразили первую атаку миноносцев, переводя их на кормовые углы, чтобы струя от винтов сбивала торпеды с курса. Было предпринято несколько попыток повернуть на север, но все они окончились неудачей. В результате «Олег» потерял и транспорты, и другие крейсера. В ходе атак японские миноносцы выпустили 17 торпед, от которых крейсера уклонялись быстрой переменной курса. К 23 часам небо прояснилось, и корабли отряда вновь обнаружили друг друга.



«Олег» в Маниле. Места повреждений для наглядности окрашены в белый цвет

Когда крейсера вышли из зоны действия японских миноносцев, все усилия команд были направлены на предотвращение доступа воды внутрь корабля через пробойны, многие из которых были вблизи ватерлинии, а заделка из коек, чемоданов, досок и бревен постоянно выбивалась волнением. Приходилось откачивать воду всеми средствами. Незанятый личный состав повалился прямо на своих местах и впал в тяжелый сон.

ОТСТУПЛЕНИЕ НА ЮГ

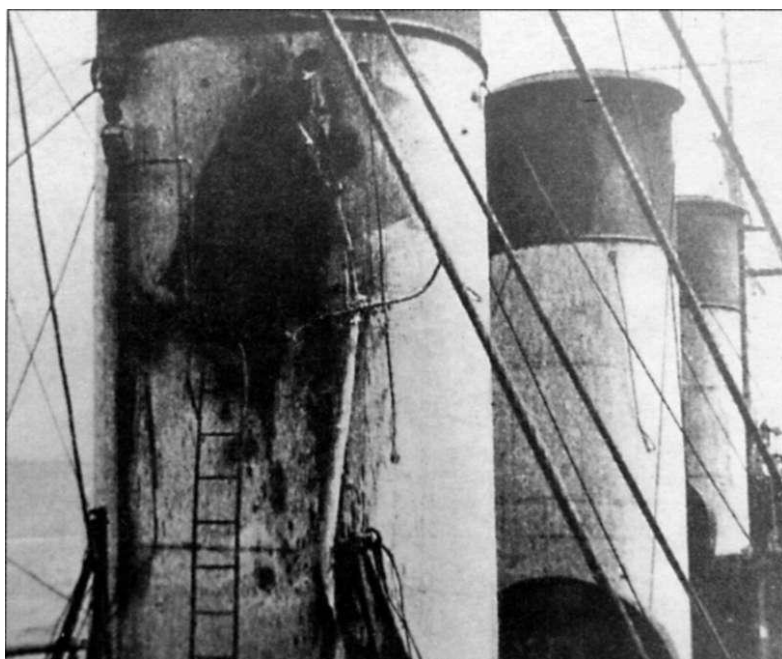
На «Олеге» побудку объявили только в 7.00; одновременно дали отбой боевой тревоги. Под парами находилось шесть котлов, ход — 5 узлов. В кильватере «Олега» шли крейсера «Аврора» и «Жемчуг». Пользуясь спокойным морем, приступили к заделке пробоин с помощью пластырей, щитов с матрасами, смазанными салом и притянутыми болтами к борту. Мелкие пробоины, которые покрывали весь борт, забивали пробками с ветошью.

Все негодное летело за борт. Группа молодых офицеров: лейтенант Политовский, мичман Домерщиков, поручик Мельницкий, капитан КИМФ Злебов, обнаружив, что корабли в нарушение приказа идут не во Владивосток, а совсем в другую сторону, на юг, обратились к старшему офицеру за разъяснениями. Через командира крейсера молодежь добралась до адмирала, последний обещал после приема угля в Шанхае следовать во Владивосток вокруг Японии. На завтрак команде приготовили чай и консервы. Около 13.00 отряд лег в дрейф, адмирал со штабом перешел на «Аврору», где был убит командир и ранен старший офицер.

К тому времени произвели подсчет потерь и повреждений. Не считая многочисленных осколков, «Олег» получил 14 попаданий снарядов разных калибров. Было убито 12 нижних чинов; ранено 36, в том числе один смертельно и семеро — тяжело. Из офицеров пострадали трое: лейтенант Шуберт и капитан 2 ранга Посохов легко ранены, мичман Буксгевден 2-й контужен. В ходе боя крейсером было выпущено 593 152-мм снаряда (фугасных) и 333 75-мм (бронепробойных); кроме того, 33 снаряда были повреждены (один 152-мм, 12 75-мм и 20 47-мм).

Погибших в бою оттели в походной церкви, зашили в брезент и вынесли на корму, судовой священник отец Порфирий прочитал последнюю молитву. Командир бросил на тела погибших несколько горстей песка, и по щиту, опущенному с правого борта до воды, тела опустили в воду. Салют по приказу адмирала не производили. Морю были преданы 12 погибших.

После встречи 16 мая с пароходом «Свирь», направлявшимся в Шанхай, у адмирала Энквиста созрела мысль идти на «Аврору» в Манилу, куда «Свирь» должна была выслать угольщик из Сайгона. Там предстояло подремонтироваться, а затем следовать во Владивосток. «Олег» и «Жемчуг», из-за недостатка у них угля адмирал собирался отправить в Шанхай. Команди-



«Олег» после Цусимского боя. Хорошо видна пробоина в первой дымовой трубе

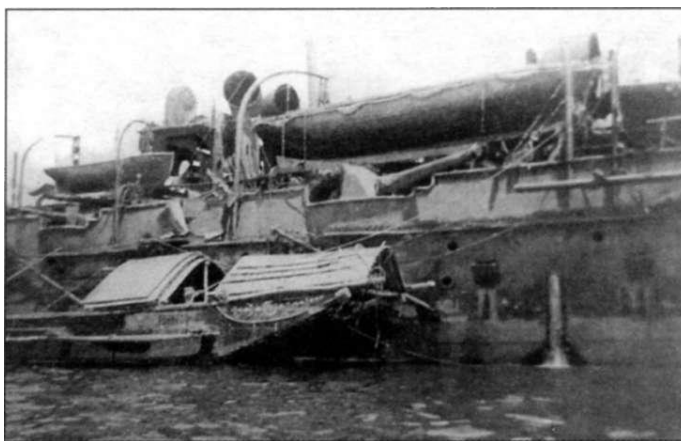
рам этих кораблей идея не понравилась; они мобилизовали механиков и заверили адмирала, что угля до Манилы у них хватит. На том и порешили. Чтобы успокоить молодых офицеров (они порывались собрать военный совет, но, тщательно изучив устав, не нашли для того оснований), было проведено тайное голосование. Правда, выбор был невелик — между Шанхаем и Манилой. Большинство высказалось за последний порт. Крейсера легли на курс зюйд-ост 14. Ночью несли только закрытые кормовые фонари; дежурная прислуга находилась у орудий.

У мыса Фернандо стали на якорь, адмирал направил на берег офицера на разведку. Порт оказался заброшен, угля здесь не было. Простояв 7 часов, минимальным ходом двинулись дальше. В субботу 21 мая ход пришлось уменьшить до семи узлов — на «Олеге» потек холодильник. В 12.35 на горизонте, прямо по курсу обозначился отряд судов, сыграли боевую тревогу. Но через 15 минут вахтенный прапорщик Соколов доложил с марса, что корабли по типу американские. Оказалось, что это действительно отряд контр-адмирала Трена в составе двух броненосцев и трех крейсеров. Вечером в его сопровождении русские корабли прибыли на рейд Манилы. На «Олеге» угля оставалось лишь около 10 т.

«МАНИЛЬСКОЕ СИДЕНИЕ»

Контр-адмирал Энквист полагал, что американцы дадут возможность нашим кораблям произвести необходимые исправления и снабдят их углем. Трудно сказать, откуда взялись эти ожидания, но ответ американского правительства, которому было доложено об обстоятельствах захода русского отряда, был категоричен: 24 часа — и уход или разоружение, так как корабли пострадали не от стихийного бедствия, а в ходе боевых действий. Энквист настаивал на предоставлении времени для восстановления заделок с пробоин, снятых для осмотра перед комиссией из американских инженеров. Ответ из Вашингтона лишь подтвердил предыдущие требования. Отряд оказался в безвыходном положении. Заделать пробоины и принять полный запас угля за сутки было невозможно. К тому же с судов, пришедших в Манилу, сообщили, что в нейтральных водах русский отряд ожидают японские крейсера...

Вопрос разрешился царской телеграммой, полученной поздно вечером: «Ввиду необходимости исправить повреждения, разрешаю вам дать обязательство американскому правительству не участвовать в военных действиях. Николай». По любезному приглашению американцев в военноморской госпиталь были отправлены тяжелораненые (с «Олега» — пять нижних чинов). По определению комиссии, для ремонта крейсера было необходимо минимум 60 суток. Американцы выделили место для стоянки крейсеров в бухте, за брекватером. Поступила телеграмма от императора с благодарностью и утешением, и как бы прощением за бегство с поля боя. Энквист ответил за весь личный состав верноподданническим посланием. 27 мая лейтенант американского флота принял на



«Олег» вскоре после прихода в Манилу. С пробоин сняты деревянные заделки для осмотра повреждений американской комиссией.

Слева: на барже доставлен долгожданный уголь

«Олеге» замки от орудий, офицеры дали письменное обязательство не участвовать в боевых действиях и не покидать Манилу, за нижних чинов поручился адмирал.

Контракты на ремонт корпуса «Олега» заключили с местными заводами. Поврежденные листы обшивки снимались, для чего высверливались заклепки и либо выправлялись, либо заменялись новыми. В работах принимала участие и команда. Машины же разбирать было нельзя, с моря часто налетали тайфуны, и корабли, стоя на двух якорях, еще и подрабатывали машинами, чтобы их не выбросило на берег.

На «Олеге» несколько раз проводились аукционы по распродаже вещей убитых моряков. К несчастью, список погибших вскоре пополнился: в результате срыва горловины нижнего коллектора котла № 10 были насмерть обварены два человека (кочагары Коровин и Плешко).

В воскресенье 24 июля отслужили обедню, и командир поздравил команду «Олега» с годовщиной плавания. Для того чтобы одеть экипаж, адмирал заключил соглашение с американцами на поставку обмундирования, причем американского образца. Матросы получили ботинки со шнурками, которые в российском флоте считались «верхом разврата».

После ремонта приступили к покраске подводной части, для чего крейсер накренили. Затем взялись за покраску бортов. В середине августа в городе вспыхнула эпидемия холеры. Ограничили съезд команды на берег, провели дезинфекцию, но беда все же не миновала «Олега». Возвращаясь с берега, прапорщик по механической части Соколов упал с катера за борт и нахлебался воды, после чего с признаками холеры был помещен в береговой госпиталь. Там он 24 августа и скончался, прослужив на флоте всего один год.

Налетевший с норда шквал не застал моряков врасплох: цепи были потравлены и машины разогреты. Во время бури парусная шхуна «Сара» под американским флагом, гонимая ветром и волнами, налетела на таран «Олега» и затонула у левого борта. Команду из трех филиппинцев удалось спасти. Шхуну, чтобы она не загромождала фарватер, через несколько дней подорвали зарядами, использовав 15,7 фунта пироксилина.

Молитвой и молебном отметили 20 сентября храмовый праздник. В судовой церкви «Олега» отец Порфирий совершил обряд крещения в православную веру сына американского гражданина Делли и жены его Флоренс, новорожденный был назван

Олегом в честь князя Олега Брянского чудотворца. Восприемником от купели был мичман Пилипенко.

После подписания мирного договора с Японией на русских крейсерах стали готовиться к походу: чистили подводную часть силами всех водолазов отряда, проверяли машины, принимали провизию и уголь. 10 октября 1905 г. американское правительство объявило, что отряд свободен от всяких обязательств. Из берегового арсенала были доставлены замки к 36 орудиям крейсера «Олег». Утром 15 октября, отслужив молебен, вышли на рейд, «Олег» вступил в кильватер «Авроре». Адмирал Энквист поздравил экипажи с началом похода на Родину. «Жемчуг» взял курс на Владивосток, а «Аврора» и «Олег» направились в Сайгон.

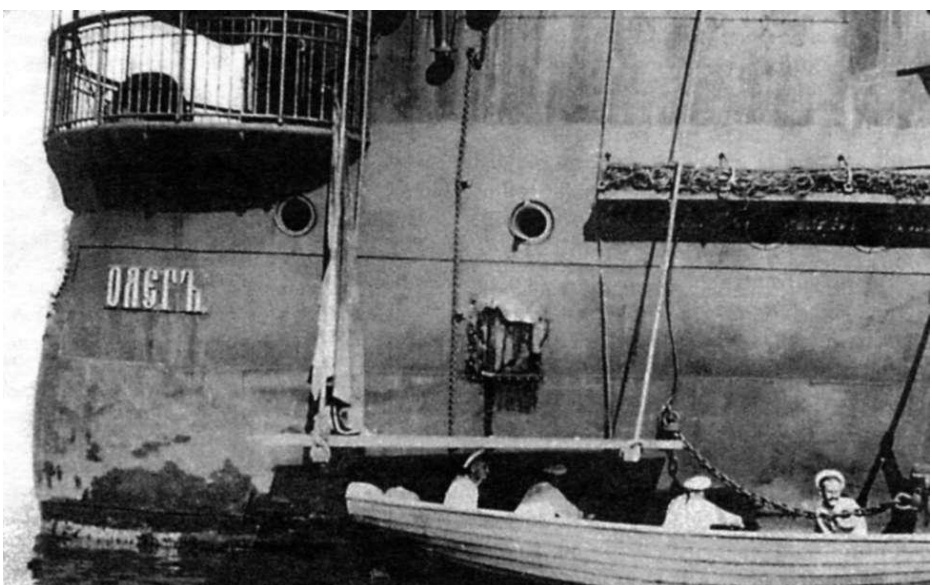
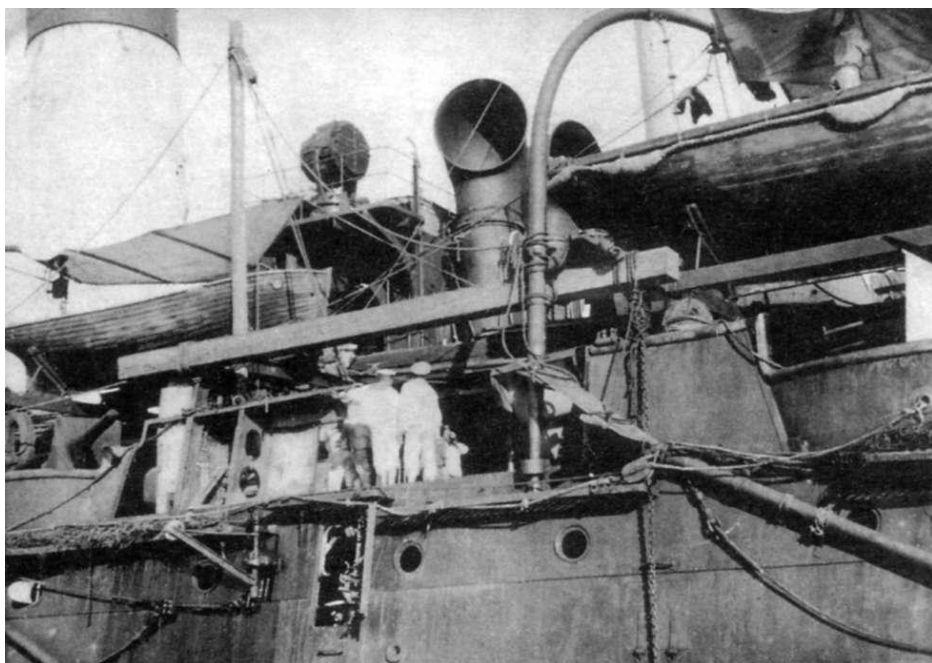
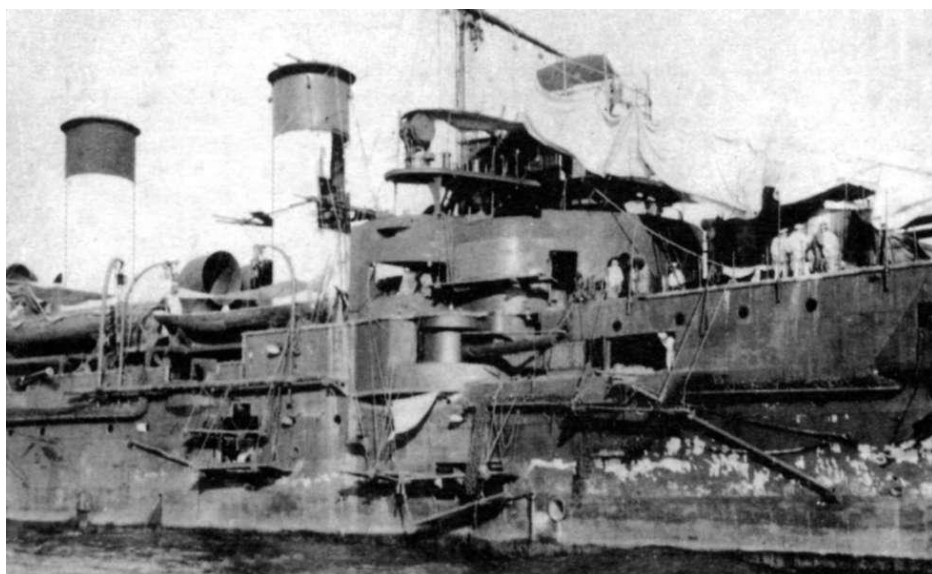
ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РОДИНУ

После гибели российского флота в дальневосточных водах на Балтике остались одни «старые калоши», и морское ведомство в лице морского министра вице-адмирала Бирилева потребовало срочно вернуть обратно хотя бы те крохи, что остались от тихоокеанских эскадр. Владивостокские крейсера и корабли, интернированные в Китае и Маниле, получили приказ срочно следовать в Балтийское море. Для отряда Энквиста был определен маршрут: Сайгон — Коломбо — Джибути — Порт-Саид — Неаполь — Виго — Шербур — Либав. На переходе в Сайгон, где находился крейсер «Диана», выяснилось, что скорость крейсера «Олег» за счет обрастания корпуса уменьшилась на два узла. Необходимо было срочно провести докование.

В Сайгоне пришлось задержаться. После ввода «Олега» в док приступили к очистке и окраске днища. Запланированное в морском штабе соединенное следование одним отрядом не состоялось: корабли уходили поодиночке, по мере готовности. Одновременно шла перетасовка офицеров. Ушел «Цесаревич», прихватив с «Олега» лейтенанта Политовского. Самым беспокойным контингентом на кораблях были запасные, поэтому их решили списать и отправить отдельным эшелонам на транспорте «Ливония». В частности, с «Олега» списали 100 нижних чинов, призванных из запаса в 1904 г.; начальником эшелона назначили лейтенанта Афанасьева.

Для пополнения некомплекта офицеров и команды на «Олег» перевели с прибывшего «Алмаза» шесть офицеров (в их числе был мичман Китицын — будущая гордость российского подводного флота), а также 38 нижних чинов. «Аврора», «Алмаз» и «Олег» снялись с якоря 26 ноября и взяли курс на Коломбо. На переходе участились выходы из строя котлов и рулевого управления — сказались длительное бездействие и обновление личного состава.

На кораблях происходило брожение среди матросов, вызванное слухами о событиях в России. Адмирал Энквист обратился в главный штаб с просьбой прояснить обстановку. По приходу в Коломбо капитан 1 ранга Добровотровский зачитал и разъяснил ко-



Ремонтные работы на крейсере «Олег» в Маниле

манде «Олега» высочайший манифест от 17 октября о даровании гражданских свобод.

Салютом в 31 выстрел отметили тезоименитство царя. Загрузив 900 т угля и приняв 10 быков, «Олег» в составе отряда покинул Коломбо и направился к Баб-эль-Мандебскому проливу. Переход проходил при периодической течи холодильника, отчего повышалась соленость котельной воды, определять которую приходилось на вкус, пробуя воду через каждые 20 минут. Отключали одну из машин, скорость падала, при этом трудно было удержать корабль на курсе.

Прибыв 21 декабря в Джибути, на «Олеге» провели продувку котлов водой, чтобы уменьшить соленость. Тогда же корабль начали перекрашивать в черный цвет. По случаю Рождества адмирал поздравил экипажи и амнистировал всех арестованных. Общими усилиями офицеров и команды на «Олеге» устроили спектакль, среди зрителей были Энквист и одно отделение с крейсера «Алмаз». На другой день часть команды крейсера была приглашена на спектакль, поставленный на «Авроре».

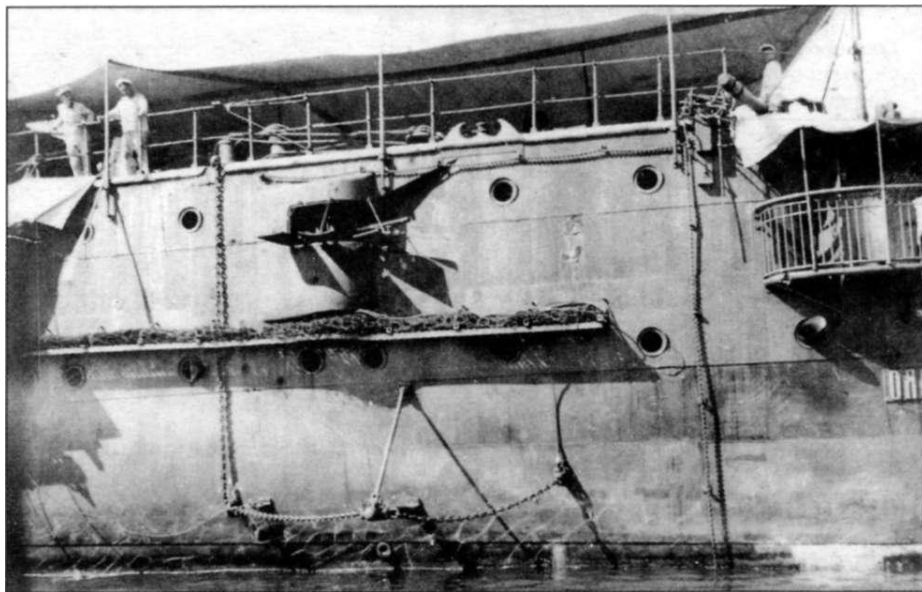
Доставленный на баржах уголь командир и механик «Олега» забраковали как негодный; после переговоров с поставщиками удалось получить желанный кардиф. Для сжигания в котлах делали смесь кардифа с вестфальским углем, горение было сносное, но расход топлива увеличился.

1 января 1906 г. застало «Олега» и «Аврору» в Красном море; «Алмаз» покинул Джибути несколько раньше. При проходе Суэцкого канала из-за неисправности телемотора «Олег» сошел с курса и сел на бровку канала перед самым Порт-Саидом. К счастью, крейсеру удалось сняться своим ходом. Ремонт телемотора выполнили силами экипажа, для пополнения магистрала истратили три пуда глицерина.

При следовании Средиземным морем трубки в котлах «Олега» начали лопаться по несколько штук сразу. При ремонте котла № 4 кочегары Подгайло и Письменный добровольно влезли в еще горячий котел — первый официально зафиксированный случай в истории российского флота. Но реакция адмирала Бирилева на рапорт Энквиста о необходимости ремонта машин и котлов «Олега» была быстрой и решительной. В Алжир, куда прибыл отряд, направили следственную комиссию во главе с полковником КИМФ Ведерниковым, которого уполномочили заказать запасные трубки для котлов и холодильников, но замену приказали производить своими силами и на ходу.

Однако осмотр механизмов, проведенный Ведерниковым, показал, что без основательного ремонта крейсер двигаться дальше не сможет. Скрепя сердце вице-адмирал Бирилев разрешил ремонт, хотя и урезал на неделю время стоянки в Алжире. Адмирал со штабом перешел на «Олег». На уходящую в одиночку «Аврору» были списаны нижние чины сроков службы 1898 и 1899 гг., среди них был рулевой квартирмейстер Магдалинский, написавший впоследствии книгу о плавании на крейсере «Олег».

За время стоянки в Алжире произошел ряд инцидентов. 21 января 1906 г. налетел сильный шквал, на «Олеге» лопнула скоба



бриделя мертвого якоря. Пока отдавали собственный якорь, крейсер навалился бортом на баржу, а кормой — на брекватер. Завели на мертвый якорь стальной перлинь, срочно доставленный с «Авроры», и, выбирая его с помощью носового шпиля, сошли с камней. Осмотрели повреждения подводной части — за счет деформации руль поднялся на четыре дюйма.

На одном из пароходов в порту вспыхнул пожар, в тушении которого участвовала шестерка с 14 нижними чинами с мичманом Китицыным и прапорщиком Добрыниным. Позже на подмогу с «Олега» был направлен барказ с насосами и другим оборудованием.

Катаясь на велосипеде по городу, капитан 1 ранга Добротворский попал под автомобиль и был помещен в госпиталь с серьезными ранами. В командование крейсером вступил старший офицер капитан 2 ранга Посохов, на его место был назначен лейтенант Мантуров, а исполнять должность старшего штурманского офицера стал лейтенант Шуберт.

5 февраля на «Олеге» подняли флаги расцветивания и произвели салют по случаю вступления в должность французского президента Фальера. В тот же день на рейд прибыл крейсер 1 ранга «Богатырь». Его машинная установка, изготовленная в Германии, работала безукоризненно, чему экипаж «Олега» мог только позавидовать. Одним из праздничных мероприятий стал поставленный экипажем «Олега» спектакль «Тарас Бульба», на который были приглашены звауы из расквартированного в окрестностях Алжира полка и матросы с французских миноносцев, а также делегация с «Богатыря».

В ходе ремонта на «Олеге» заменили часть питательных трубок в котлах и холодильниках, произвели щелочение котлов и последующую очистку трубок от толстого слоя накипи. Последняя операция выполнялась с помощью электрического приспособления, восемь комплектов которого были закуплены на местном заводе. 16 февраля, почти уложившись в срок, установленный морским министром, крейсер покинул Алжир. При ясной нежаркой погоде он

«Олег» в Маниле перед окончанием ремонта

пересек Бискайский залив и в конце февраля прибыл в Шербур. Там приняли угольный брикет и, не задерживаясь, двинулись дальше; наваленное на верхней палубе топливо убирали в угольные ямы уже на ходу.

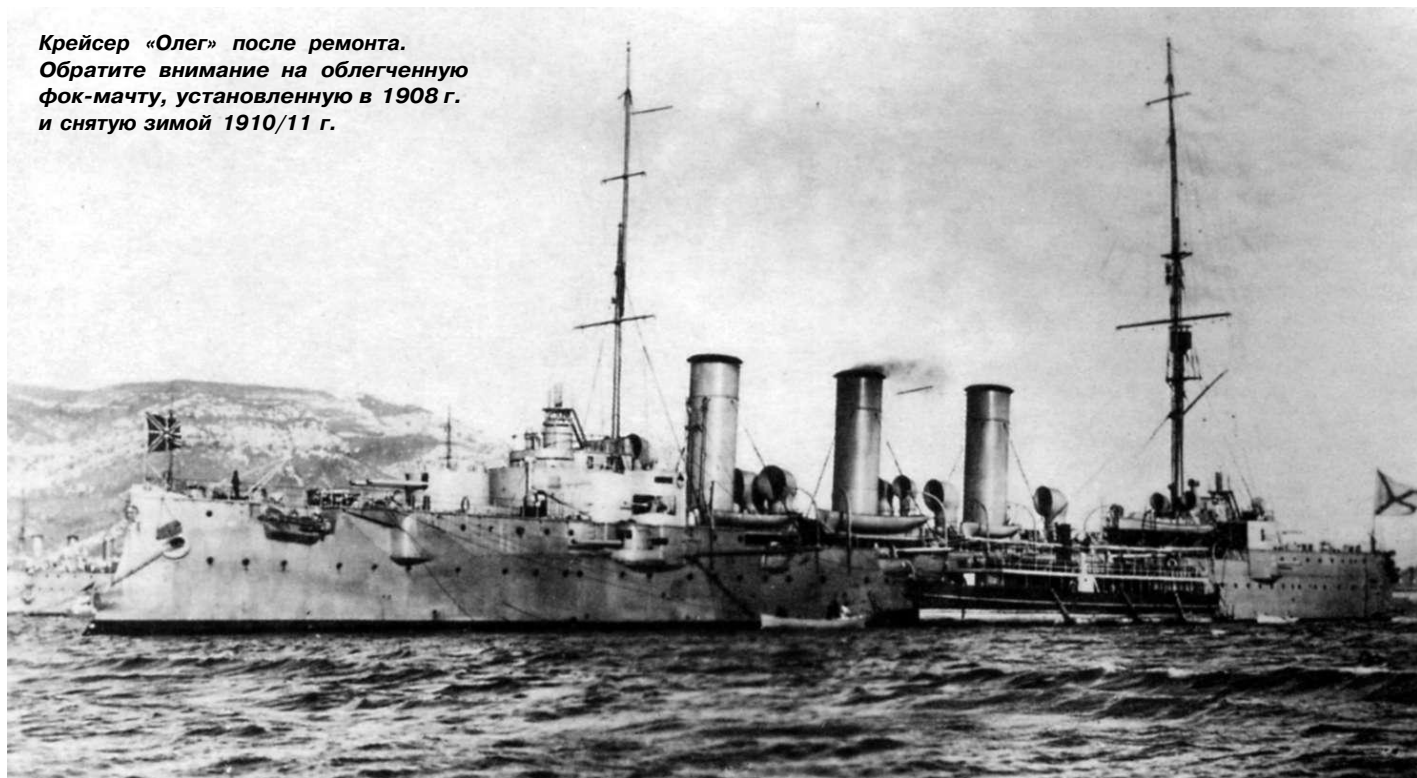
В Северном море «Олег» попал в жестокий шторм и получил многочисленные повреждения палубных устройств и плавсредств. По ранее полученному разрешению крейсер прошел Кильским каналом (при этом дважды коснулся грунта) и 3 марта вышел в Балтийское море. Кстат, трубки в котлах продолжали лопаться не менее часто, чем до ремонта в Алжире. В пасмурную субботу, 4 марта, прибыли на рейд Либавы, отслужили благодарственный молебен и начали готовиться к смотру — чистили палубу песком, мыли борта и надстройки. На следующий день вице-адмирал Скрыдлов и контр-адмирал Ирецкой, который в прошлом году провозжал крейсер в поход, провели смотр по полной форме «с тревогами и опросом претензий».

6 марта «Олег» вошел в бассейн либавского порта. Началась подготовка документов на увольнение нижних чинов. Для ревизии машин прибыл главный инспектор по механической части. Одновременно приехал и вступил в должность капитан 1 ранга Добротворский.

РЕМОНТ

Совершив переход Финским заливом, «Олег» 27 апреля 1906 г. пришел в Кронштадт и сразу начал выгружать боезапас. Сдав снаряды и мины, крейсер с помощью буксиров прошел Морским каналом на Большую Неву, к пристани Нового Адмиралтейства. Отслужив панихиду по убитым в бою у острова Цусима, начали сдавать в порт имущество по всем частям. 30 мая спустили гюйс, флаг и вымпел, окончив кампанию. С корабля сняли орудия и отравили их на Обуховский завод для ремонта. Начались демонтаж рангоута, разборка машин и систем.

**Крейсер «Олег» после ремонта.
Обратите внимание на облегченную
фок-мачту, установленную в 1908 г.
и снятую зимой 1910/11 г.**

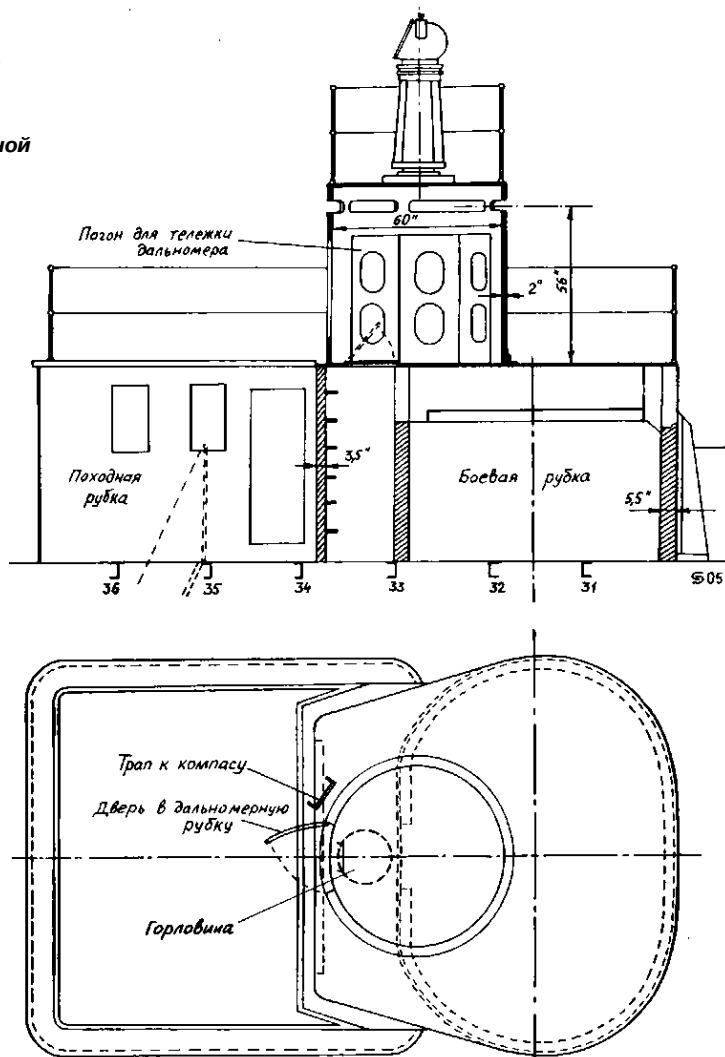


Командир «Олега» еще в Маниле разработал «ведомость необходимых изменений и переделок» крейсера, чтобы повысить его боевую ценность. Перечень предложений включал более 50 пунктов, составленных на основе опыта войны. Предлагалось снять с корабля всю мелкую артиллерию, оставив только крупную в башнях и казематах, убрать мостики, прожекторы опустить на палубу надстроек и коечные сетки. Управление осуществлять только из боевой рубки. Все плавсредства заменить на металлические. Установить между палубами постоянные трубы для загрузки угля. Прорубить дверь из машинного отделения в кормовое котельное, улучшить осушительную систему, усилить вентиляцию и т.п.

Были среди предложений и оригинальные, например, «заменить стационарные дымовые трубы на конструкцию из асбестового полотна на проволоочном каркасе». Из других рекомендаций, высказанных офицерами крейсера, можно упомянуть о предложении установить на главной палубе две 152-мм и четыре 120-мм башни. Но капитан 1 ранга Добротворский заметил по поводу последнего проекта, что лучше забронировать ватерлинию, чем артиллерию. Предлагалось установить броневой пояс толщиной 2", по высоте от жилой палубы до места примыкания скоса броневой палубы к борту. Однако эти инициативы не встретили понимания у руководства морского ведомства. Как всегда, не нашлось средств.

Июнь 1907 г. застал крейсер на Неве в вооруженном резерве с сокращенным экипажем под командованием старшего офицера капитана 2 ранга Игнатъева 1-го. Каждый день на корабле трудилось полторы сотни мастеровых от разных заводов. Ремонтные работы шли довольно быстро — руководство Морского министерства спе-

**Проектный
чертеж
носовой
дальномерной
рубки
«Олега»,
1908 г.**



шило ввести крейсер в строй. В октябре опробовали машины, провели испытание наливом воды междудонного пространства. В конце ноября ударили морозы, Нева стала, но вокруг корабля вырубали майну и каждый день ее чистили.

17 декабря 1907 г. приказом по морскому ведомству № 276 крейсер «Олег» был перечислен из 2-го флотского Королевы эллинов экипажа в Гвардейский экипаж вместо крейсера 1 ранга «Диана». Событие это произошло тихо, без особых торжеств. Старая команда сдала казенные койки и чемоданы и убыла, ее место заняли нижние чины в алых погонах с крейсера «Диана». Новым командиром корабля стал капитан 1 ранга Гире 1-й, старшим офицером — флигель-адъютант капитан-лейтенант Фабрицкий.

После Нового года велись работы по покраске внутренних помещений и монтажу систем. В помощь команде из экипажа направляли каждый день полторы сотни нижних чинов. В апреле 1908 г. были доставлены из гребного порта плавсредства, установлена новая фок-мачта.

В конце мая начали монтаж орудийных станков и щитов орудий, отремонтированных на заводе. По приказу командира порта крейсер вступил в кампанию. Командир Гвардейского экипажа контр-адмирал граф Толстой посетил корабль и «опросил претензии». В судовое расписание был введен новый пункт распорядка — обязательный осмотр пищевых баков.

Продолжавшийся почти два года ремонт несколько изменил внешний вид корабля. Из предложений Л. Ф. Добротворского были

воплощены в жизнь лишь те, что не требовали больших затрат. Так, были ликвидированы верхние мостики, стоявшие на них прожектора перенесены на палубу надстроек, а средние вообще сняты вместе с площадкой. Сократилось до восьми число 75-мм орудий, снято сетевое ограждение, концевые дальнометы защитили круглыми рубками — прообразом КДП. Для производства салютов было оставлено несколько мелких орудий. Чтобы облегчить носовую часть, установили облегченную короткую мачту, наблюдательную бочку перенесли на грот-мачту. Переделали крышу боевой рубки, ликвидировав ее свес, стоивший жизни многим морякам во время Цусимы, а прорези уменьшили до необходимого минимума. В целом изменения не слишком отразились на боевых качествах крейсера.

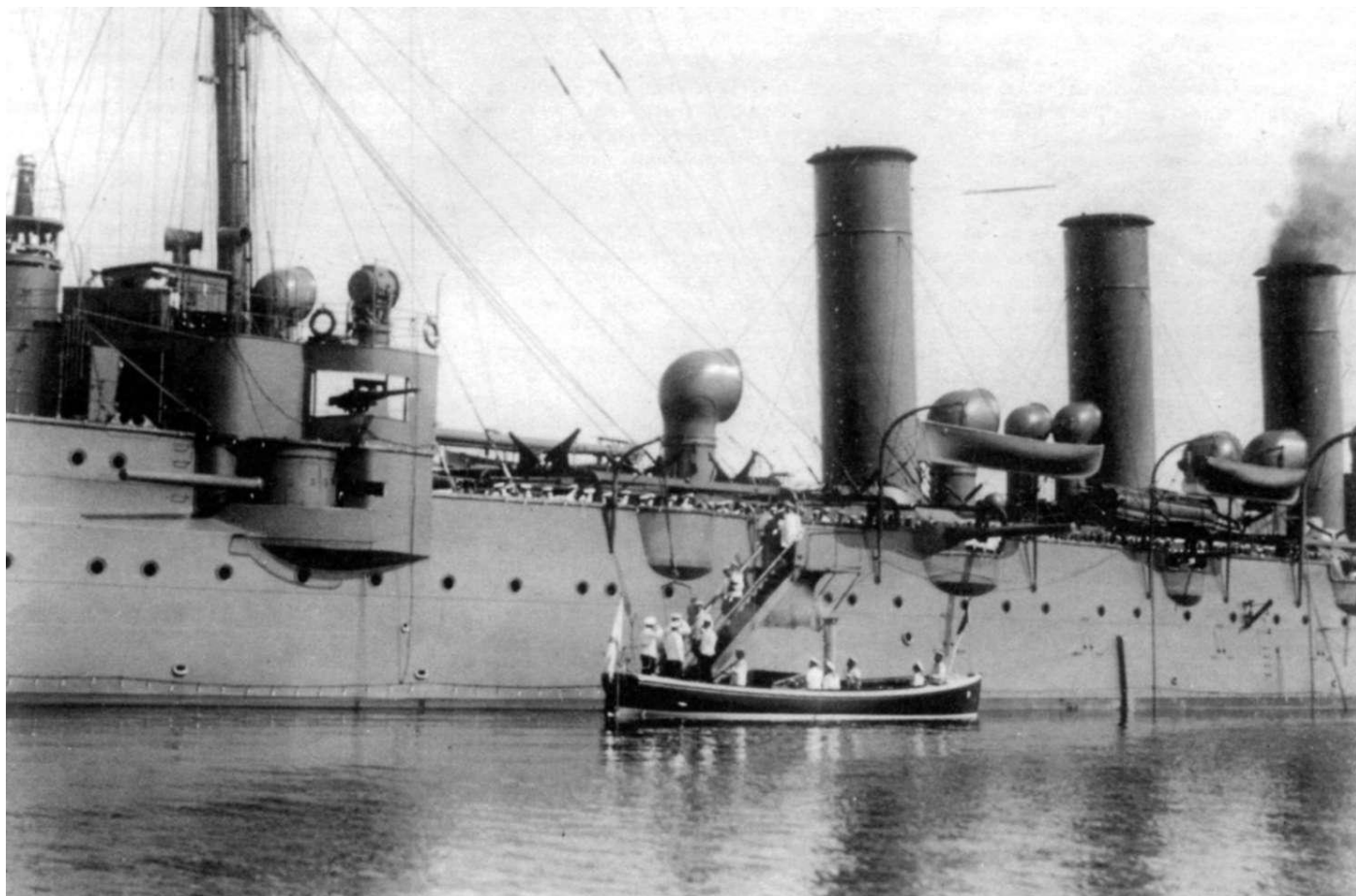
В связи с переводом «Олега» в Гвардейский экипаж капитан 1 ранга Добротворский остался не у дел, и в середине 1908 г. был уволен в отставку, которую «подсластили» контр-адмиральским чином, мундиром и пенсией. Отставной контр-адмирал продолжал пописывать в периодические издания, отбиваясь от противников, обвинявших офицеров отряда в том, что они бежали с поля боя в Манилу. Встречались в его записках и различные предложения по переустройству флота, в частности он предлагал не строить бесполезные, с его точки зрения, линкоры, а развивать подводный флот.

Осознав, что одной из причин поражения в Русско-японской войне стала слабая подготовка офицеров, младших специалистов,

которых готовили на старых кораблях, руководство флота решило основательно перестроить их обучение. Для этого был сформирован Практический отряд, в который включили новые корабли: линкоры «Слава», «Цесаревич», крейсера «Богатырь», «Диана», «Олег» и другие. По новой классификации русского флота броненосцы и крейсера 1 ранга стали именоваться линкорами и просто крейсерами. Летом они плавали в Балтийском море, зимой же уходили в теплое Средиземное. По возвращении на Балтику корабельные гардемарины сдавали экзамены комиссии морских офицеров. На все корабли Практического отряда назначались помощники старшего офицера, они заведовали обучаемыми. На «Олеге» был определен капитан-лейтенант А. С. Полужкин, бывший штурман «Изумруда». Среди корабельных гардемарин, размещенных на «Олеге», были и юнкера флота, которых отбирали среди лиц, окончивших средние учебные заведения. Проходил на крейсере практику и мичман болгарского флота Кирилл Минков.

После докования в Кронштадте «Олег» 5 июля 1908 г. выходил в Финский залив для определения девиации компасов, а через несколько дней вместе с «Цесаревичем»

«Олег» на высочайшем смотре в Ревеле 14 июля 1908 г. С крейсера по трапу спускается Николай II с наследником Алексеем на руках. Обращает на себя внимание чистый, после снятия сетевого ограждения, борт корабля



чем», «Славой» и «Богатырем» направился в Ревель, где ожидался смотр в честь французского президента. Туда же на яхте «Штандарт» прибыла царская семья со свитой. Император дважды посетил «Олег»; 14 июля он обошел строй команды с наследником Алексеем на руках. После этих торжеств Практический отряд отправился в Биорке — полигон Балтийского флота, где прошли стрельбы минами, а затем — из 6-дюймовых орудий. На берегу корабельные гардемарины осваивали стрельбу из ручного оружия, а также изучали подрывные работы.

Окончив курс плаваний в заливе, отряд был готов следовать в заграничное плавание. 25 сентября Николай II проводил корабль в Биорке, выступив перед командами с напутственной речью. «Олег» отделился от отряда и зашел в Кронштадт для пополнения запаса воды (65 т). Заход оказался роковым. Следуя самостоятельно в Либаву, крейсер в условиях плохой погоды потерял место. Попытка определиться по глубинам не удалась, и 27 сентября в 8.30 на ходу 13 узлов крейсер сел на мель. Дали полный назад и пробили водяную тревогу, но «Олег» не сдвинулся с места. Произведенный обмер вокруг был неутешительным: в носу глубина составила всего 15 футов — и это при осадке корабля в 22,5 фута! К тому времени удалось определить место. Оказалось, что крейсер сел на мель у Павловской гавани, приняв огонь лесопилки за маяк Стейнорт. Для облегчения носа перегрузили часть снарядов в корму, вытравив правый якорный канат до жвакогалса, завезли стоп-якор с кормы на 10-дюймовом перлине. Выбрали перлинь кормовым электропилом и дали полный назад. Но все это не принесло результата. Убедившись в невозможности сняться с мели самостоятельно, дали знать в Либаву.

Утром к месту аварии вышел «Богатырь» с начальником гардемаринского отряда. Начали собираться спасательные суда. С «Олега» для уменьшения осадки выбросили за борт часть угля. С кормы завели буксиры ледоколы № 1 и № 2, пароходы «Нептун», «Владимир» и «Либава». Крейсер дал средний ход назад своими машинами и плавно сошел с мели, но только для того, чтобы сесть на камни всем корпусом. Поднявшееся волнение стало бить крейсер о грунт. Начальник отряда, убедившись в том, что «Олег» будет снят с мели не скоро и ему потребуется длительный ремонт, приказал корабельным гардемаринам перейти с вещами на ледокол № 1 и отправил их в Либаву. Завели буксиры с носа, но, несмотря на отданный якорь и буксировку, волны продолжали гнать крейсер на берег, и 30 октября «Олег» снесло на 17-футовые глубины. Камни пропороли обшивку с правого борта, вода проникла в два котельных отделения и другие отсеки. Водолазный офицер лейтенант Яковлев осмотрел подводную часть и доложил, что корабль сидел всем корпусом, винты вырыли котлованы, лопасти правого оказались обломанными на четверть.

Изготовив из дерева, предназначенного для артиллерийских щитов, желоба, начали по ним разгружать снаряды и патроны на баржу. Одновременно отправили на по-



Крейсер «Олег» после посадки на мель: разгрузка носовой части. Сентябрь 1908 г.

дошедший транспорт «Анадырь» вещи экипажа и часть провизии. С моря прибыл ледокол «Ермак». В качестве «дополнительной помощи» посыльное судно «Воевода» доставило следственную комиссию во главе с капитаном 1 ранга Шмидтом по делу о посадке крейсера «Олег» на мель.

Трудность положения заключалась в том, что корабль снесло бортом, и малые глубины находились перед носом. Был разработан новый план. В носовые клюзы завели три перлиня и передали их на «Владимир», «Могучий» и «Ермак», они должны были тянуть «Олег» под разными углами, чтобы развернуть его в правую сторону. Первая попытка была предпринята 2 октября, при этом крейсер подрабатывал левой машиной на малом ходу. «Олег» накренился на 6°, но с места не сдвинулся.

На следующий день прибыл пароход спасательного общества «Метеор». Ледокол № 1 доставил адмиралов Литвинова и Григоровича, последний на тот момент уже сдал должность командира Порта императора Александра III. Часть судов поставили у борта «Олега» для размыва грунта (мелкий песок). К середине дня удалось сдвинуть корабль с места и развернуть вправо на 10°, при этом лопнул 9-дюймовый стальной перлинь, поданный на «Ермак» из правого клюза.

В субботу продолжили разгрузку и завели новые перлини на «Ермак» и «Владимир». К тому моменту вокруг «Олега» собралось больше десятка судов различных ведомств. Наконец, вечером 4 октября с помощью буксиров и собственных машин крейсер сошел на глубокую воду и после осмотра подводной части водолазами, под проводкой буксиров «Владимир», «Метеор» и «Форварде» своим ходом направился в Либаву, до которой было всего 20 миль. В тот же день всему флоту и морскому ведомству был объявлен трехмесячный траур — скончался последний в истории российского флота генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович.

6 октября крейсер «Олег» ввели в док, и после откачки воды комиссия приступила к осмотру подводной части. Подсчитали первые потери. Пришло в негодность командной и офицерской провизии на сумму 2223 руб. 39 коп. Выброшено за борт 3720 пудов кардифа. Порвано стальных и растительных перлиней на 3291 руб. 20 коп.

Начиная с 10-го шп. обшивка корпуса оказалась вогнута, многие заклепки вылетели, швы разошлись, килевая коробка помята. На четвертом поясе между № 60 — 67-м шп. была обнаружена пробоина с деформацией шпангоутных угольников и флоров. Кроме того, в обшивке обоих бортов имелось множество вмятин. В носовом котельном отделении помяты фундаменты котлов, последние приподняты на 3 — 5 дюймов. Во многих местах произошло выпучивание второго дна. Повреждены оба винта, при этом у правого оторваны части лопастей. Пришли в негодность обшивка и пол в рефрижераторном отделении и носовых патронных погребах.

Предлагалось снять погнутые элементы конструкции, произвести правку после нагрева в печах, негодные детали заменить; двойное дно выправить и подкрепить дополнительными планками; котлы подтянуть до места, трубопроводы второго дна отремонтировать; заказать три лопасти для правого винта. Для ускорения ремонта прибыл полковник ККИ Моисеев с 400 рабочими Балтийского завода, привлекались и местные ремонтные организации.

Случаи посадки судов Российского флота на мель происходили достаточно регулярно. Однако ни до того, ни после не было такой резкой реакции общественности, как в случае с «Олегом». В печати появилось большое количество статей с описанием происшествия и всех сопутствующих обстоятельств, в том числе и комментарии по поводу назначения капитана 1 ранга Гирса на должность командира корабля, который хотя и был забаллотирован своими товарищами, однако, вопреки их мнению, утвержден начальством командиром

крейсера для плавания с гардемаринами. Газетчики злословили, что будущих офицеров начали обучать, как сажать суда на мель. В других публикациях говорилось, будто корабельные гардемарины, самостоятельно производившие прокладку курса, указывали офицерам «Олега» на неправильный курс, но последние не обратили на это внимание. Кроме всего прочего, пресса очень заинтересовалась обстоятельствами заключения контракта с Ревельским спасательным обществом, которому было обещано 250 000 руб., притом, что общество участвовало в деле всего один день и распоряжалось казенными средствами. Контр-адмиралу Григоровичу, заключившему этот договор, даже предлагалось уйти в отставку.

В такой обстановке начался суд в Либаве. Дело было возбуждено против командира «Олега» капитана 1 ранга Гирса, старшего штурманского офицера лейтенанта Ренненкампа и вахтенного начальника лейтенанта Вырубова. Председательствовал на суде генерал-лейтенант Александров. 5 ноября 1908 г. был вынесен вердикт: Гирса приговорили к отрешению от должности командира корабля, штурмана — к аресту в каюте с приставлением часового (по терминологии гардемарин — «арест с пикетором»), вахтенного начальника оправдали.

Интенсивные работы по ремонту подводной части крейсера продолжались до 3 де-

кабря. На следующий день «Олег» вышел из дока и стал под погрузку угля. На борт поднялся новый командир корабля капитан 1 ранга К.А.Плансон. Гире убыл в распоряжение экипажа, одновременно старший штурман Ренненкампф был переведен на миноносец «Послушный», а его место на крейсере занял старший лейтенант Б.Вилькицкий.

Со стоянкой в Либаве связано и одно курьезное обстоятельство. Ревизор обнаружил нехватку белого вина (32 ведра 79 чарок, что-то около 400 литров) на сумму 278 руб. 32 коп. На либавском казенном винном складе была проведена сверка с законной (эталонной) мерой крейсерских чарок 1/100, 1/150 и 1/300 ведра, при этом оказалось, что мера судовых чарок была больше.

Уже 5 декабря «Олег» поднял георгиевский вымпел и начал кампанию. Приняв уголь до полного запаса, он 21 декабря снялся с якоря и взял курс на Средиземное море.

В Гибралтаре «Олег» присоединился к гардемаринскому отряду и был отправлен в отдельное плавание для проведения учений. В конце февраля 1909 г. отряд, оставив за кормой 10 896 миль, вернулся в Либаву. Там корабельные гардемарины и ученики унтер-офицеров в конце марта сдавали экзамены.

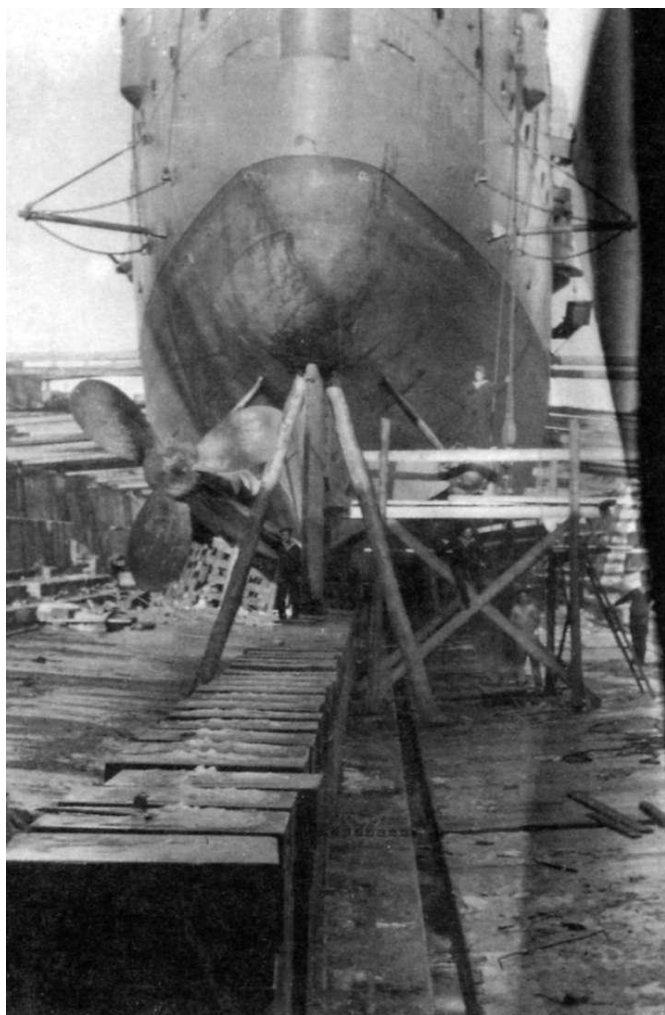
Ввиду осложнения отношений между Грецией и Турцией крейсер «Олег» вновь

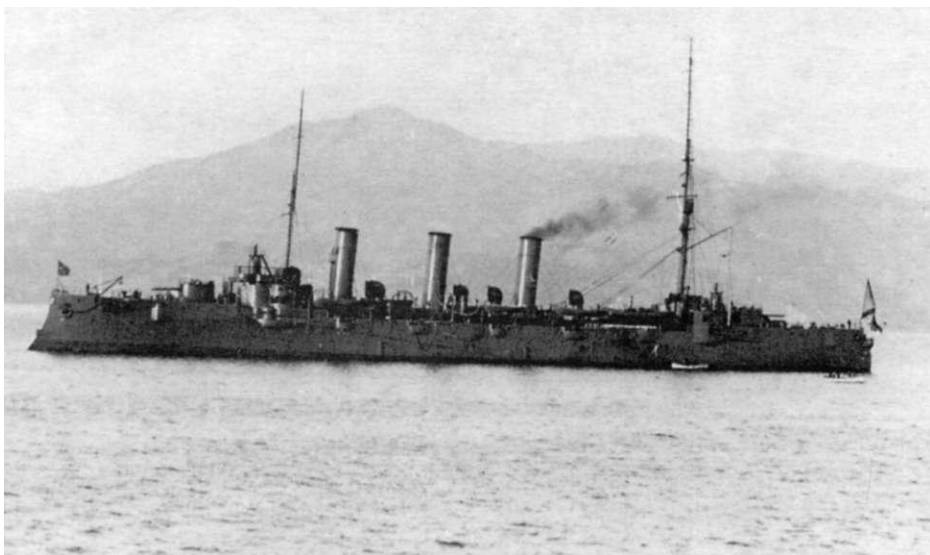
был направлен на Средиземное море. 9 мая он прибыл в порт Пирей. В дальнейшем экипаж крейсера участвовал в различных мероприятиях, высаживал десант на о.Крит, а в ноябре, во время беспорядков в Греции, играл роль стационара в Пирее.

Выполнив дипломатическую миссию, «Олег» был включен в состав Отдельного отряда судов, назначенных для плавания с корабельными гардемаринами. С отрядом он встретился в Тулоне, а в Либаву вернулся только 30 марта 1910 г., проплавав в Средиземном море почти год.

Проведя лето в плаваниях по Балтике со 2-й гардемаринской ротой Морского корпуса, «Олег» в августе закончил кампанию и был поставлен в ремонт. При осмотре корабля в кронштадтском доке выяснилось, что оси гребных валов из-за износа бакоутовых подшипников просели, а на концевых валах необходимо было заменить обмазку Вилениуса. Валы пришлось демонтировать и отправить на Франко-Русский завод на баржах. После установки их на место «Олег» под проводкой ледокола «Ермак» прошел Морским каналом и встал к стенке завода. К началу 1911 г. на крейсере отремонтировали котлы с заменой трубок, по опыту эксплуатации восстановили верхний мостик над боевой рубкой, а для

«Олег» во время ремонта в либавском доке, октябрь — ноябрь 1908 г.





На полубаке «Олега», 1911 — 1912 гг. На правом крыле мостика виден дополнительный дальномер.

Слева: «Олег» во время плавания по Средиземному морю, 1909 — 1910 гг.

придания ему одинакового силуэта с «Богатырем» вернули на место хранившуюся в порту старую фок-мачту, на которую перенесли наблюдательную бочку.

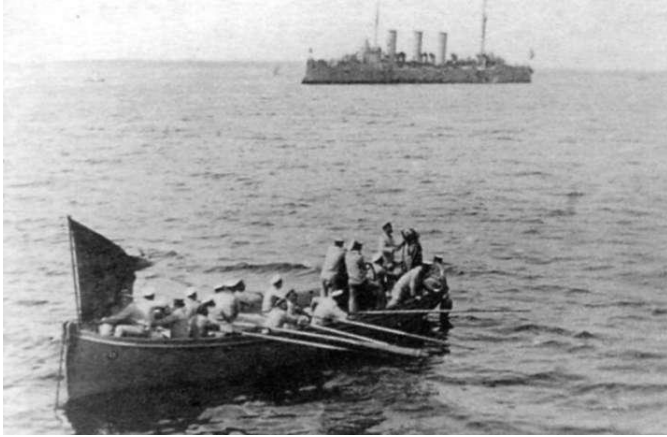
В феврале 1911 г. «Олег» в составе бригады крейсеров первого резерва («Россия», «Богатырь», «Олег», «Аврора» и «Диана») находился в совместном плавании в Бал-

тийском море. Осенью вступил в вооруженный резерв и вновь встал к заводской стенке для завершения ремонта. В ноябре он ушел в Либаву для испытаний. Но проектной скорости ему достичь так и не удалось.

Ранней весной 1912 г. на борт крейсера, стоявшего во льдах в Либаве, поднялся новый командир — капитан 1 ранга великий

князь Кирилл Владимирович Романов, третий по старшинству наследник российского престола. Раньше он уже служил на «Олеге»: в 1909 г. князь после четырехлетней опалы (в которую он попал за романтическую женитьбу против желания царской семьи) был возвращен на службу и назначен старшим офицером крейсера. Летом 1912 г. «Олег» посетил Стокгольм во время Олимпийских игр. Великий князь Кирилл, именно так он подписывал документы, являлся официальным представителем Российской империи на играх. Однако великий князь командовал кораблем недолго и вскоре перешел на береговую службу.

«Олег» за предвоенные годы совершил несколько походов с корабельными гардемаринами, юнкерами флота и учениками унтер-офицеров по Балтике и Средиземному морю. Заходил в Салоники для защиты соотечественников, находился в составе международной эскадры. Из последнего заграничного похода «Олег» вернулся в середине апреля 1914 г., став на якорь на Малом Кронштадтском рейде.



ПЕРВАЯ МИРОВАЯ

По плану, разработанному перед войной, на Балтике предполагалось ограничиться обороной на минно-артиллерийской позиции, а для разведки иметь в устье Финского залива завесу из крейсеров. Гардемарины Морского корпуса 15 июля, окончив курс плавания, покинули борт «Олега», а всего через два дня была получена радиошифrogramма № 2049: «Дым, дым, дым. Оставаться на местах». Она означала, что флот приводится в полную боевую готовность.

Рано утром 18 июля поступила радиошифrogramма 9А № 2092 «Морские силы и порты. Огонь, огонь, огонь». Через пять часов бригада крейсеров вышла из Кронштадта в Ревель. На следующий день появился «Высочайший манифест об объявлении войны Германии». Крейсера немедленно снялись с якоря и вышли в дозор к Ревельстейну. 21 июля, находясь в завесе у Оденсхольма, «Олег» (командир — капитан 1 ранга Трухачев) задержал английский пароход и направил его в Балтийский порт. Крейсера выходили в завесу каждый день, а к ночи возвращались в Ревель. Но после гибели «Паллады» посылать их в дозор перестали — теперь для этих целей выделялись эсминцы.

Убедившись, что германский флот не собирается штурмовать российскую столицу, командующий флотом адмирал Н.О.Эссен добился у главнокомандующего разрешения на проведение активных минных операций в водах противника. В начале ноября крейсера отряда Особого назначения — «Рюрик», «Богатырь» и «Олег» прикрывали минный заградитель «Амур», принимали участие в минной постановке у банки Штольпе. Осенние штормы мешали привлечению к этим операциям в тылу противника миноносцев. Поэтому было решено оборудовать минными рельсами крейсера. Еще до войны существовал план перестройки «Богатыря» и «Олега» в быстрыходные минные заградители. В Гельсингфорсе на главной палубе крейсеров между полубаком и полуютом установили рельсы, съемные бортовые скаты, а также узлы походного крепления мин. Для постановки применялись только ударные мины (без колпаков).

31 декабря крейсера вышли на заградительную операцию. «Олег» выставил свои

96 мин у острова Борнгольм. Вся постановка заняла полчаса. В конце января командующий флотом прибыл на крейсер и награждал отличившихся крестами и медалями.

В начале февраля «Рюрик», «Богатырь» и «Олег», приняв по сто мин, снова вышли в море. Но из-за посадки «Рюрика» на камни постановку пришлось отложить, и крейсера вернулись в Ревель. Ударившие морозы сковали залив тяжелым льдом, и попытка выйти еще раз окончилась неудачей.

В 1915 г. произошло перераспределение кораблей между отрядами. Все башенные крейсера — «Адмирал Макаров», «Баян», «Олег» и «Богатырь» — были сведены в 1-ю бригаду, остальные — во 2-ю. В апреле «Олег» лишился старшего судового механика — выстрелом в висок покончил с собой инженер-механик капитан 2 ранга Кортювич — и это была первая, но не последняя потеря за годы великой войны.

Выходы в море возобновились в мае. После тренировочных стрельб бригада перешла в маневренную базу в абосских шхерах (т.е. вблизи порта Або, нынешнего Турку). Корабли часто пользовались продольным шхерным стратегическим фарватером, освоенным перед войной. 24 апреля вышли



У кормовой башни «Олега» — командир корабля капитан 1 ранга великий князь Кирилл Владимирович, 1912 г.

Слева : спуск водолаза с гребного катера; на заднем плане — крейсер «Олег»

в море из базы Утэ и в районе маяка Форс, слева от курса на удалении 28 кбт, обнаружили два германских крейсера типа «Бремен». Отряд последовательно повернул на норд-вест и открыл огонь из 152-мм орудий левого борта, противник ответил залпами. После 30-минутной перестрелки, не добившись попаданий, стороны разошлись. Отряд вернулся в Утэ, затем перешел в Люм. Там на «Олеге» произошла очередная смена командира — на эту должность заступил капитан 1 ранга Н.Н.Веселаго.

19 июня на переходе Питшер — Ревель отряд снова столкнулся с германскими кораблями. Вражеские крейсер и четыре миноносца открыли огонь по крейсеру «Адмирал Макаров». Бригада разделилась на две пары и начала охватывать неприятеля с обеих сторон. Наблюдался попадания во вражеский крейсер, но вскоре он скрылся за островом. В 10.00 был обнаружен отряд немецких судов: крейсера «Роон», «Бремен» и два миноносца. «Олег» открыл огонь по «Роону», наблюдали накрытие. Затем перенесли огонь на «Бремен» с 65 кбт. Через 12 минут противник отошел. Была обнаружена подводная лодка, «Олег» совершил маневр уклонения и открыл огонь по перископу; во время боя было выпущено 334 152-мм и 12 75-мм снарядов. По прибытии в Ревель корабли посетил командующий флотом и отдал командиру «Олега» приказ идти в Кронштадт.

На следующий день «Олег» вошел в Константиновский док, где ему очистили и покрасили подводную часть. Затем началось перевооружение крейсера. Были сняты все 75-мм орудия с боезапасом, обрезаны крылья кормовой надстройки, заменены стволы 6" орудий. На главной палубе дополнительно установили шесть новых 130-мм орудий, доставленных с Черного моря — видимо, из числа тех, что предназначались для линкоров. 7 июля с яхты «Александрия» прибыл император, осмот-

Трюмный унтер-офицер 2 статьи Василий Петрович Лукичев (1890 — 1940), служивший на «Олеге» в 1911 — 1919 гг.

«Олег» в штормовом море во время перехода из Тулона в Бизерту 12 февраля 1914 г.

рел крейсер и объявил о награждении 30 нижних чинов георгиевскими крестами.

По завершении всех работ «Олег» вышел в Ревель, по пути провели отстрел артиллерии. Начался период активных практических стрельб, отдельно разными калибрами и совместно из 6" и 130-мм орудий. Крейсера участвовали в учениях по маневрированию и совместных маневрах с 1-й и 2-й бригадами линкоров.

В середине октября 1-я бригада крейсеров в сопровождении 8-го дивизиона миноносцев выходила в Ботнический залив для борьбы с неприятельской торговлей. Было осмотрено несколько шведских пароходов. В конце октября «Олег» принял 150 мин с заградителя «Урал», и бригада крейсеров в сопровождении линкоров и дивизиона миноносцев осуществила минную постановку на вероятных путях движения противника. В декабре повторили минные постановки, в дальнейшем охранении принимали участие линкоры-дредноуты «Петропавловск» и «Гангут». Перед Новым годом в командование «Олегом» вступил последний царский командир крейсера — капитан 1 ранга А.С.Полушкин.

В январе 1916 г. начались работы по перевооружению «Олега» на единый калибр артиллерии. С корабля сняли все 152-мм орудия (их передавали на «Баян», «Адмирал Макаров» и другие корабли). В башнях станки остались прежние, но на них с помощью переходных муфт устанавливались 130-мм орудия. Испытание артиллерии провели на ревельском рейде в конце марта. В ходе практических стрельб была обнаружена неисправность станков орудий — наклон цапф; дефект исправили своими силами.

В течение лета провели несколько походов в составе бригады с обходом маневренных баз в абосских шхерах. В июне в гавани Ревеля крейсер сел бортом на затопленную мусорную баржу, появилась течь в междудонном пространстве. Водолазы обнаружили в районе 81 — 85-го шп. вмятину обшивки с трещиной длиной 25 см. Завели макаровский пластырь, трещину временно зашпаклевали. «Олег» вышел в Кронштадт, где провели ремонт, чистку и покраску подводной части.

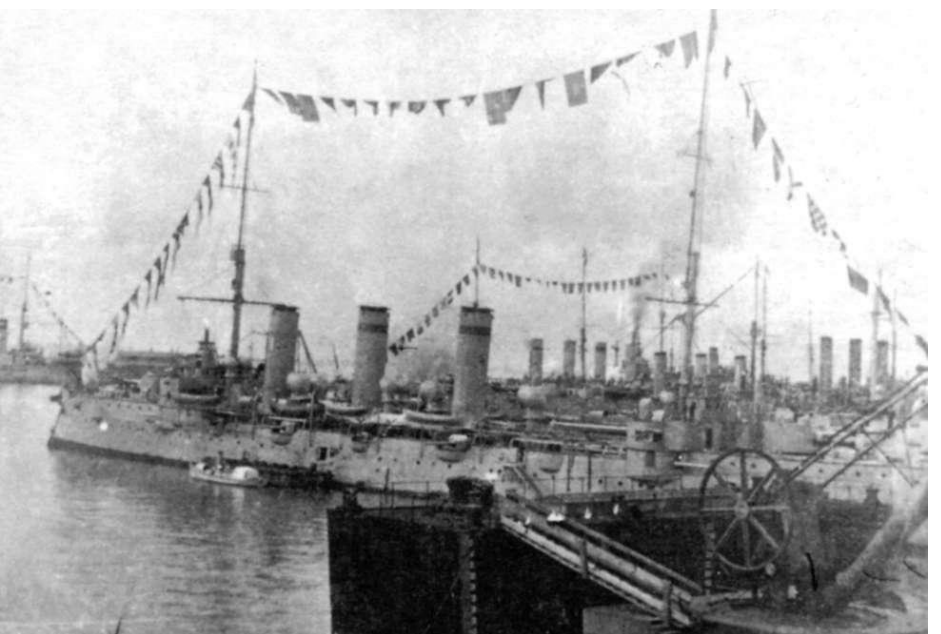
В середине июня при проведении бригадных стрельб в орудии № 11 носовой башни «Олега» воспламенился заряд и возник пожар. Охваченные пламенем старший комендор Кириченко и матрос Евстигнеев, выскочив из башни, бросились в воду и утонули. Носовые погреба были немедленно затоплены. Получивших ожоги (их было 10 человек, в том числе командир башни лейтенант Гире) отправили на буксире «Нарген» в морской госпиталь.

Тем временем крейсер начали готовить к капитальному ремонту. Выгрузили боезапас (2377 130-мм выстрелов), сняли и отправили в порт противозаэропланную пушку. После перехода в Кронштадт разгрузили

Крейсер «Олег» в Ревеле незадолго до начала Первой мировой войны



«Олег» с марками на трубах, 1912 — 1914 гг.



часть угля и вошли в Константиновский док. При покраске отсека второго дна задохнулись два матроса, один из них умер. Часть команды списали на действующий флот. Еще ранее на Дальний Восток для пополнения команды крейсера «Варяг» были отправлены нижние чины, а также лейтенанты Пешков и Гессе, мичман Стеценко, доктор Востросаблин. После выхода из дока произвели перестановку двух шканечных орудий на шкафут. Для ремонта машин и котлов «Олег» перешел к Франко-Русскому заводу. Там же производились многочисленные работы и по корпусу, шла замена поизносившегося линолеума на палубах и мостиках. Для окончательного ремонта в начале ноября крейсер вернулся в Кронштадт.

Завершив работы и приняв запасы, «Олег» в сопровождении миноносцев перешел 10 декабря в Ревель. Остаток времени до Нового года экипаж провел в наведении порядка и покраске помещений.

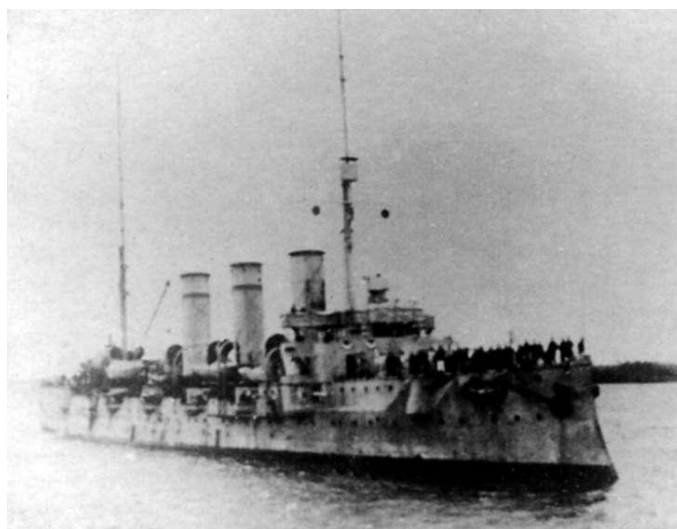
В ОГНЕ РЕВОЛЮЦИЙ

Первая мировая война подорвала экономику страны. Царское правительство не смогло перевести хозяйство страны на военные рельсы. Кризис охватил промышленность, сельское хозяйство, транспорт. В армии и на флоте нарастало брожение. В этих условиях в конце февраля 1917 г. в Петрограде произошли стихийные выступления рабочих, на их сторону перешли части петроградского гарнизона. Преданный генералами и адмиралами император Николай II отрекся от престола.

В Ревеле, где базировались первая бригада крейсеров («Адмирал Макаров», «Баян», «Олег» и «Богатырь»), минная дивизия и другие соединения флота, 2 марта восстали рабочие. Их поддержали с оружием в руках моряки из экипажей крейсера «Олег» и других кораблей. Они освободили из тюрьмы политических заключенных и среди них 12 матросов с крейсера «Память Азова». В отличие от Кронштадта, где собрались все «отбросы» Балтийского флота, и Гельсингфорса, где разлагаемые агитаторами команды линкоров зверели от безделья, в Ревеле не произошло ни одной кровавой расправы. Офицеры и нижние чины здесь были спяны участием в боевых операциях.

В начале марта большевики, преодолев противодействие местного командования, опубликовали приказ № 1 Петросвета о создании в частях комитетов. Начальник 1-й бригады крейсеров контр-адмирал Пилкин созвал совещание флагманов, командиров кораблей и офицеров для обсуждения создавшейся обстановки. Уже 4 марта на учебном корабле «Петр Великий» собрались представители флота и крепости для избрания совета. Собрание приняло резолюцию о доверии Временному правительству. Под давлением нижних чинов были приняты требования об участии матросов в военно-морских судах наравне с офицерами, о списании реакционных офицеров с кораблей, о сокращении сроков службы, отмене титулования и отдания воинской чести и т.д.

Команда «Олега», как и большинство экипажей в Ревеле, находилась под силь-



Крейсер после перевооружения. Отсутствуют носовое украшение и отверстие для штевневой минного аппарата; носовые прожекторы переставлены на крыши казематов 130-мм орудий

ным влиянием меньшевиков и эсеров, и на майскую демонстрацию вышла с транспарантом «Беспощадная война до полной победы над кровавым Вильгельмом. Позор ленинцам. Крейсер «Олег». Однако были на «Олеге» и большевики, один из них — Ф.И.Бойцов — возглавлял матросский клуб «Объединение» и пользовался у команды определенным авторитетом.

Летом 1917 г. под впечатлением лозунга «За немедленный мир без аннексий и контрибуций», на фоне продолжавшейся войны, стало расти влияние большевиков. Объединенное собрание судовых и ротных комитетов, прошедшее в середине июня, постановило ввести выборное начало состава флота. Командир «Олега» Полушкин был оставлен на своем посту.

В этот период большевики начали активную подготовку к захвату власти. По указанию Ленина Центробатл решил направить в Петроград крейсер «Олег». Полушкин и офицеры крейсера отказались вести корабль в столицу, ссылаясь на присягу, данную Временному правительству. Неизвестно, какие аргументы были приведены на заседании комитета, только командир и офицеры изменили свое решение, но при этом заявили об отказе участвовать в политической борьбе. После митинга на пристани, в полночь 29 октября, крейсер «Олег» снялся курсом на Петроград. В пути было получено радио от Керенского из Красного Села: «Всем судам, идущим в Петроград, без распоряжения на то Временного правительства. Приказываю командирам подводных лодок топить суда не повинующиеся Временному правительству». На «Олеге» знали о выступлении команд подводных лодок против Керенского и не верили в реальность этих угроз.

Толпы рабочих с оркестрами встречали на набережных Невы крейсер «Олег» и эсmineц «Победитель». В 15.00 «Олег» стал на якорь у Николаевского моста. На митинге по случаю его прибытия выступил представитель Советской власти И.П.Флоровский. Однако не все с восторгом отнеслись к октябрьским событиям, прибывшие на крейсер члены ЦК партии эсеров Гоц и Пьяных и представители Центральной рады на общем собрании команды упрекали

моряков в поддержке переворота. Их выступление подействовало на колеблющуюся часть команды, однако в это время на собрании появился Ленин, который энергично вмешался в ход событий и, взяв слово вне очереди, зачитал выдержки из Декларации прав трудящихся. Как известно, он обещал «фабрики рабочим, земли крестьянам и мир народам» — и все это не после победы, как сулили другие, а сейчас. Матросы засыпали вождя большевиков вопросами, ответы которого всем пришлись по сердцу. Они обещали словом и делом поддержать новую власть.

В этот же день отряды добровольцев с «Олега» участвовали в разоружении женского ударного батальона и других частей, не присоединившихся к Советам. Тяжелый бой с потерями пришлось выдержать морякам у Владимирского юнкерского училища. Революционером была оказана и материальная помощь: на нужды формирующихся отрядов из провизионных кладовых «Олега» распоряжением председателя судебного комитета Полякова было выдано 440 банок мясных консервов.

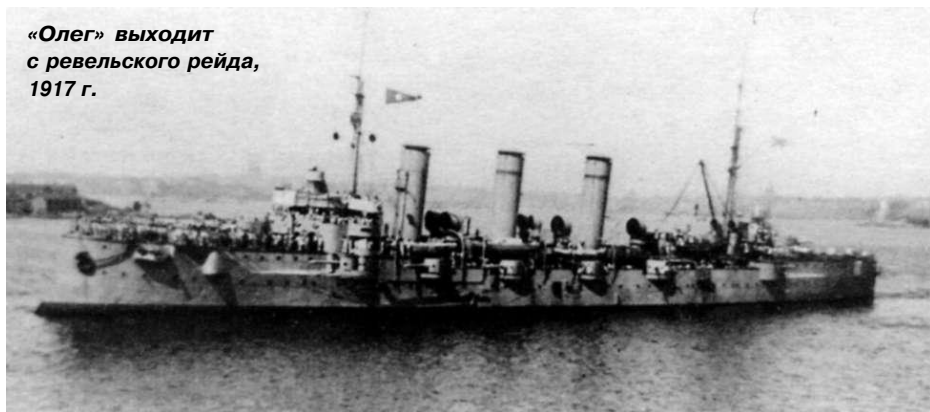
Командующий Балтфлотом требовал вернуть крейсер «Олег» в действующий флот — ожидалось наступление германцев. Но вскоре «Олег» в силу каких-то причин решено было заменить канонерской лодкой «Хивинец», поэтому в начале ноября он вернулся в Ревель.

ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА

Выполняя обещания, данные народу России, большевики вступили в переговоры с Германией и ее союзниками о заключении мира. Германская сторона, зная о развале русской армии и флота, выставила столь унижительные условия, что даже большевики не могли на них согласиться. Переговоры в Брест-Литовске затягивались, а личный состав флота продолжал разбегаться по домам. Если накануне октября 1917 г. 40% моряков находились в отпусках или командировках, то к моменту заключения Брестского мира это число достигло 50%.

На «Олеге» дело обстояло несколько лучше, чем на других кораблях. Некомплект команды составил около 100 чело-

**«Олег» выходит
с револьского рейда,
1917 г.**



век, а вот офицеров отсутствовало около половины: кто был в отпусках, кто в бегах. Сильная большевистская организация (10 человек во главе с комиссаром Ф.И. Бойцовым) поддерживала на крейсере порядок. Правда, в середине декабря влилась большая группа матросов с «Олега» в отряд моряков револьской базы, отправленный на борьбу с Центральной радой.

Для создания вооруженных сил республики на новых классовых основах 11 февраля был принят декрет о роспуске старого флота и организации на основе вольного найма нового социалистического Рабоче-Крестьянского Красного Флота. Согласно «Положению о службе военных моряков», желающему поступить на флот необходимо было представить рекомендации от двух членов партии или профсоюза. Зачисленные на службу получали оклад среднего рабочего. На «Олеге» переход на новую систему службы прошел организованно.

Прервав перемирие, германские войска во второй половине февраля 1918 г. развернули наступление по всему фронту. Передовые базы флота, в том числе и Ревель, оказались под угрозой захвата. Получив приказ о переводе в Гельсингфорс, на кораблях приступили к сборке машин, разобранных для ремонта, погрузке запасов на транспорты и корабли. Была прекращена демобилизация.

24 февраля «Олег» под командой старшего артиллера В.Е.Шакеева по каналу, пробитому ледоколами, вышел на рейд, где формировался караван из 50 судов и кораблей. На следующий день под проводкой ледоколов «Ермак», «Волынец», «Тармо», «Огонь» и портовых ледоколов направились в Гельсингфорс. На ночь караван остановился. Для небронированных корпусов «Богатыря» и «Олега» движение во льдах представляло большую опасность. Утром после обколки льда продолжили путь и утром 27 февраля вошли на внутренний рейд Гельсингфорса.

В первой половине марта, согласно декрету о роспуске старого флота, с «Олега» демобилизовалось чуть больше 100 человек. После прощального митинга, снабженные политической литературой и харчами на дорогу, моряки отбыли в родные места. Для восполнения некомплекта в команду на должности кочегаров, машинистов, электриков были приняты 25 эстонских красногвардейцев.

Продвижение германских войск заставило поспешить с выводом флота в Кронштадт. После задержки, связанной с захватом белыми ледоколов «Тармо» и «Волынец», саботажем командиров из бывших офицеров, возвратом в Кронштадт «Ермака», 4 апреля второй отряд в составе линкоров «Республика» и «Андрей Первозванный», крейсеров «Баян» и «Олег», подводных лодок «Тур», «Тигр» и «Рысь» под проводкой маломощных ледоколов «Силач» и «Город Ревель» вышел на внешний рейд. Движение в тяжелых льдах проходило очень медленно. Только с приходом «Ермака», взломавшего лед, удалось продолжить поход и 10 апреля войти на Большой Кронштадтский рейд. «Олег» получил указание следовать прямо в Петроград, и вечером он отшвартовался у стенки Франко-Русского завода. На другой день все грузы, доставленные из Гельсингфорса, были сданы на склады. Переходом отряда командовал военмор (единое звание, введенное в советском флоте для всех военных моряков) Н.И.Паттон — бывший контр-адмирал царского флота.

В конце апреля обострилась обстановка вокруг форта Ино, вооруженного мощной артиллерией, способной обстреливать Кронштадт. Финны, стремясь захватить находящийся на их территории форт, направили сюда военные отряды. Большевики же не собирались сдавать это укрепление. На Ино был размещен красный гарнизон, в заливе постоянно дежурил линкор «Республика» с задачей оказать помощь гарнизону в обороне, а в случае угрозы захвата уничтожить форт артиллерийским огнем. Дипломатическим путем вопрос решить не удалось, и 15 мая, когда на дежурстве у форта находился крейсер «Олег», комендант Кронштадтской крепости взорвал Ино.

В связи с угрозой наступления немцев и финнов на Петроград был составлен план обороны города. «Олег» входил в состав морских сил и занял место на Неве. На случай наступления противника боевая позиция для крейсера была определена в Морском канале; в случае прорыва неприятельского флота к Петрограду было приказано затопить корабль в канале.

Поражение Германии в Первой мировой войне ослабило давление на Россию. Однако возникла угроза прорыва на Балтику бывших союзников — англичан. Положение флота было катастрофическим. Даже в сильно сокращенном составе он не был

обеспечен топливом, обученным личным составом и командными кадрами. Несмотря на трудности, моряки продолжали установку минных заграждений, в том числе и в финских территориальных водах. Для оказания помощи прибалтийским народам в наступление на Нарву перешла 7-я армия. Флот получил задачу высадить десант во фланг немецких войск у Гунгербурга. Для этого сформировали отряд в составе крейсера «Олег», эсминца «Меткий», транспортов с десантом «Ильза», «Красный Пахарь» и «Революция». Руководили операцией командир «Олега» военмор А.В.Салтанов (бывший капитан 1 ранга Гвардейского экипажа, до войны служил на «Олеге» старшим офицером) и комиссар Фрунтов. Утром 28 ноября 1918 г. отряд высадил в устье реки Наровы 750 моряков-добровольцев (первый в истории советского флота морской десант), а «Олег» обстрелял побережье в районе Вайварских гор и станции Корф, но при этом сел на мель, сняться с которой удалось только после перегрузки снарядов из носовых погребов в корму. После взятия Нарвы, где была провозглашена Эстонская Советская республика, корабли 1 декабря вернулись в Кронштадт с пленными на борту.

По предложению Л.Д.Троцкого для поддержки эстонских рабочих был сформирован Отряд особого назначения в составе линкора «Андрей Первозванный», крейсера «Олег», нефтяных эсминцев «Автроил», «Азарт» и «Спартак» под командованием члена РВС Балтийского флота Ф.Ф.Раскольников. В задачу отряда входили обстрел гавани Ревеля и уничтожение военных кораблей противника. В этой операции «Олег» должен был выполнять задачу ближнего прикрытия ударного отряда из эсминцев и занимать позицию у острова Гогланд. Хорошо спланированная, но неграмотно проведенная операция закончилась плачевно: Раскольников оказался в лондонской тюрьме, а эстонский флот был усилен двумя современными эсминцами. Захваченные англичанами «Автроил» и «Спартак» были переданы Эстонии и переименованы в «Ленук» и «Вамбола». «Олег», командир которого не был посвящен в подробности операции, имея запасы провизии на сутки и угла на 30 часов, по приказу наморси 28 декабря в сильную пургу вернулся в Кронштадт.

По результатам проведенных операций был произведен разбор с указанием всех недостатков по боевой подготовке, снабжению флота, состоянию материальной части. Особая комиссия из центра, ознакомившись с положением дел на Балтийском флоте, пришла к выводу о необходимости проведения здесь срочных реформ. Троцкий заявил, что личный состав уже не является «красой и гордостью революции». Совещание под его председательством приняло постановление по наведению порядка на флоте. Ликвидировались комитеты на кораблях, коллективам (парторганизациям) было указано их место, командирам разъяснялось, «что они будут отвечать перед Ревтрибуналом не за нарушение прав коллективов, а за использование своих прав».

В середине марта 1919 г. был сформирован Действующий отряд (ДОТ), в него вклю-

чили и единственный крейсер — «Олег», отремонтировавшийся в тот момент в Петрограде. Основным противником на море считался базировавшийся на Ревель английский флот. В начале июня отремонтированный и свежеразкрашенный «Олег» вышел на рейд Кронштадта для поддержки эсминцев. В середине месяца гарнизон форта «Красная Горка» перешел на сторону белых. Крейсер «Олег» был приведен в часовую готовность, имея задачу в случае приказа обстрелять залив и побережье. 15 июня «Олег» вышел к Толбухину маяку и совместно с линкором «Петропавловск» весь день вел огонь 10-орудийными бортовыми залпами по фортам «Красная Горка» и «Серая Лошадь». Мятельники отвечали огнем по кораблям, Кронштадту и Ораниенбауму, среди мирных жителей имелись убитые и раненые. Маневрируя на ограниченном пространстве, крейсер вел огонь залпами попеременно обоими бортами. К вечеру экспедиционные отряды моряков заняли оставленный белыми форт «Красная Горка». Английские корабли держались за линией минных заграждений. Утром следующего дня возобновили обстрел форта «Серая Лошадь», к полудню он был занят красными войсками. 17 июня было обнаружено движение судов противника от финского берега к мысу Шепелевский. Для наблюдения «Олег» был выдвинут к Толбухину маяку в охранении эсминцев «Всадник» и «Гайдамак» и двух сторожевых судов (в некоторых источниках — тральщиков). Вечером стали на якорь на зюйд-зюйд-ост на створе входных маяков, корабли охранения расположились вокруг.

Со скрытой базы в Териоках англичане рискнули нанести внезапный удар по русским кораблям. Они располагали двумя 40-футовыми скоростными моторными торпедными катерами — новинкой английского флота. Ночью 18 июня один из катеров (другой был неисправен) подошел к советским кораблям, команды которых безмятежно почивали и не заметили, что у них под носом в течение 15 минут англичане ремонтировались (произошел самопроизвольный выстрел торпедой в результате замыкания электропроводки, но закрепленная по-походному мина осталась на месте). Починившись, около 4.00 британец дал ход и с 2,5 — 3 кбт выпустил торпеду в левый борт крейсера. Уходил катер полным ходом, часто меняя курс. Его торпеда попала в борт «Олега» у 36-го шп., в районе первой кочегарки. Командир крейсера Н.Г.Милашевич бросился из кормовой походной каюты в нос корабля, на ходу отдавая команду «Боевая тревога». На носовом

мостике вахтенный начальник доложил о нападении подводной лодки. Сигнальщик показал на быстро удаляющийся объект, весь окутанный белыми бурунами, — рубку быстроходной подлодки (так считали до «кронштадтской побудки», когда были взяты в плен английские моряки с быстроходных катеров). Открыли огонь носовым плутонгом, стрельба велась, скорее всего, ныряющими снарядами, использовавшимися при отражении атак подводных лодок. Возникшую панику среди команды удалось прекратить через три минуты, все заняли посты по боевому расписанию. Попытка выправить все увеличивающийся крен на левый борт контрзатоплением не удалась. Сказались неопытность команды, плохое обслуживание систем, возможно, по случаю летней жары, были открыты переборочные двери. Через 10 — 12 минут крейсер лег на левый борт, коснувшись дна. Часть команды прыгнула в воду, оставшаяся перебралась на выступавший из воды правый борт. Раздавались крики «Да здравствует Советская Россия!» и «Ура!». Радиосвязь была потеряна при взрыве, из-за перебитого паропровода остановилось динамо. Через радиостанцию эсминца «Гайдамак» было передано сообщение о подрыве «Олега», «Всадник» послали в погоню за подводной лодкой, но вскоре он вернулся.

Из воды выловили всех прыгнувших за борт. Подсчет показал, что погибло 5 человек, ранено — 5, из них тяжело — 2. Подозвали к борту эсминцы и высадили на них команду, последним на «Гайдамак» сошел командир «Олега» военмор Н.Г.Милашевич.

На следующий день моряков с погибшего крейсера встречали с оркестром в Петрограде. Реввоенсовет Балтийского флота объявил команде благодарность. Гибель корабля не вызвала на флоте уныния...

Затем команда «Олега» в составе отряда моряков Петроградской морской базы приняла участие в боях у Веймарна и Ямбурга. Комиссаром отряда был назначен военмор с «Олега» — К.Ю.Андреус.

СУДОПОДЪЕМНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Уже на другой день, по приказанию главного артиллериста флота Четверухина, флагманский артиллерист Смирнов с портовым специалистом и корабельным инженером осмотрели затонувший крейсер для выяснения возможности снятия с него орудий и выгрузки боезапаса. Установили возможность демонтажа орудий правого борта, а для выгрузки боезапаса требовалось резать борт. Технических возможностей

поднять крейсер, как и средств на последующее его восстановление, не было. Однако в РВС флота, поразмыслив месяц, дали разрешение на использование портового плавкрана, а также санкционировали резку борта.

В то же время флагманский штурман ДОТа военмор Карпинский определил положение «Олега» относительно главного фарватера:

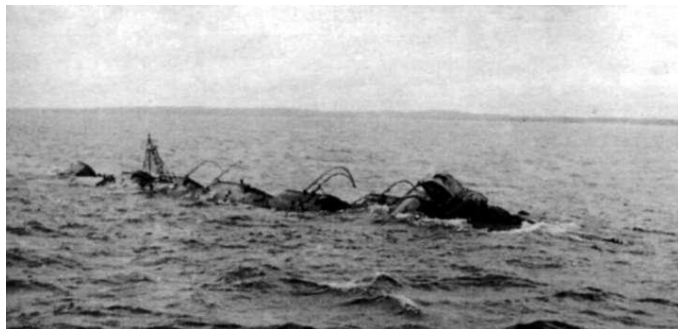
«Крейсер лежит на левом борту по направлению 127° — 307° южнее створа Николаевских маяков в 20 саженях (около 40 м) носом к весту. Над водой возвышаются средняя часть корпуса, боковой киль и треть верхней палубы, трубы и мачты не видны. Створ для малых судов чист, для больших до обвехования крейсера и канала к норду от него и банок опасен. Координаты 60° 3'2" норд 29° 30'9" ост.» В течение лета 1919 г. с «Олега» сняли 130-мм орудия с правого борта, плавсредства и часть боеприпасов. На корпус установили навигационный знак. Корабль числился как резерв металлолома.

При вводе в строй «Авроры» недостающие для нее станковые якоря водолазами демонтировали с «Олега»: левый — с грунта, на нем крейсер стоял перед гибелью; правый — с полки. В начале 1920-х гг. сняли мачты и трубы. Раскачиваемый волнами корпус «Олега» погружался в ил, и при этом уменьшался угол крена.

Первая и единственная попытка поднять «Олег» была предпринята организацией «Рудметаллторг» в середине 1920-х. Сметная стоимость работ составила 200 000 руб. Флот, заинтересованный в очистке фарватера, предоставил в виде помощи суда Кронпорта. В сезон 1926 г. вдоль правого борта был отрыт котлован глубиной 6 м для ликвидации крена. Весь корпус ушел в воду, над которой возвышалась только боевая рубка. На следующий год корабль подготовили к откачке, однако шторм, разразившийся 19 августа, разрушил все приготовления к подъему. В связи с явной убыточностью работ (затрачено 500 000 руб.) «Рудметаллторг» от продолжения их отказался.

После неудачной попытки подъема приступили к разборке корпуса на месте. Работы выполнялись методом подрыва конструкций и подъема краном на баржу отделенных частей. Судоподъемные операции сильно осложнялись метеоусловиями. Корпус находился в открытой всем ветрам

Корпус затонувшего «Олега» у Толбухи-на маяка. На борту корабля видны установленные навигационные знаки



части залива, где нередко случались штормы — из 210 дней с мая по ноябрь рабочих дней выдалось менее 100. Положение усугублялось трудностью постановки спасательных судов на якорь — с севера проходил фарватер, а с юга мешали мели. Поэтому крайне нерентабельные работы продвигались очень медленно. С грунта удалось поднять 130-мм орудие, сорванное с главной палубы взрывом торпеды. После подрыва мощного заряда с носовой части крейсера рухнула боевая рубка. Следовавшие по фарватеру суда часто сталкивались с корпусом «Олега», а один коммерческий пароход даже оставил на нем свой якорь. Было проведено обвехование и появился известный всем морякам того времени буй «Олега».

В 1932 г., подорвав палубы, извлекли по частям главные машины, а в следующем году — все 16 котлов. Затем приступили к разборке бортов взрывами. Так, в 1934 г. было поднято 1250 т металла.

В другой год решили поднять остатки корпуса целиком или отдельными крупными частями с помощью понтонов. Однако при попытке прорвать тоннель разбросанными вокруг корпуса обломками металла забило приемное устройство землесоса и целый год пришлось заниматься сбором этого металла с помощью крана.

В 1936 г. промыли семь тоннелей, изготовили 16 полотенец, для установки понтонов вокруг корпуса были промыты котлованы общим объемом 9600 м. По расчетам, вес остатков корпуса составлял 1785 т. Общий вес с учетом присоса и ила внутри достигал 4250 т. К моменту подъема корпус в носовой части был разделан до грунта, а в кормовой — выступал из него. Было разработано два варианта подъема: «Поднимать как есть либо снять борт в корме до грунта, отсосать ил из ряда отсеков и убрать обломки». На все это требовалось: времени на работу водолазов — 2572 часа; 32 понтона грузоподъемностью от 40 до 225 т и почти вся техника спасательной партии ЭПРОН, в том числе и его базовое судно «Артемьев», спасатель «Трефолов» (бывшее учебное судно «Воин»), землесос «Северный», буксиры, баржи, посыльные катера и т.д. Подъем предполагалось осуществить ступенями по 5,4 м. План мероприятия был подписан Начальником Балтийского отделения ЭПРОНа Лавровым, но по каким-то причинам реализован не был.

К останкам «Олега» эпроновцы вернулись только в 1938 г. Море уничтожило все следы предыдущих работ — котлованы и тоннели оказались полностью заматы илом. Балтийская экспедиция составила проект подъема в два этапа, однако главное управление предложило корпус разрезать на четыре части и поднимать каждую отдельно. Были расчищены три участка, заложены и подорваны мины, но отделить при этом удалось только кормовую часть, к которой остропили четыре 200-тонных понтона; после их продувки корма всплыла, но из-за нарушения поперечной прочности (все бимсы были демонтированы вместе с палубами) края бортов сошлись, и вывезти кормовую часть из 6-метрового котлована не удалось. Наступивший ледостав вынудил работы прекратить.

Операция по спасению судна «Челюскинец» заставила отложить работы на «Олеге» до июня 1939 г. Начали с ремонта понтонов, оставленных с прошлого года у корпуса корабля на грунте. Коллектив принял обязательства поднять кормовую часть «Олега» ко дню РККФ, то есть к 24 июля 1939 г. Работы проводились в плохую погоду, в мутной воде, при сильном течении, днем и ночью. Дополнительно к 200-тонным понтонам остропили еще и 80-тонный с правого борта. 7 июля продули понтоны и переместили корму на 40 — 50 м к югу.

13 июля отраслевая газета «Эпроновец» сообщала: «Поднята кормовая часть «Олега». 12 июля всю ночь готовились к подъему. Утром начали продувку понтонов, в восемь утра они всплыли на поверхность, оторвав от грунта кормовую часть. Спасатель «Трефолов» с помощью судов «Водолаз» и Э-5 отбуксировали корму «Олега» в безопасное место».

Подготовка к подъему второй части корпуса «Олега» проходила, как вспоминали сами спасатели, черепашими темпами, а вскоре и вовсе была прекращена.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Бронепалубные крейсера 1 ранга типа «Богатырь» создавались для разведывательно-посыльной службы при эскадре броненосцев и охраны их от миноносцев. Не исключалось и использование кораблей на торговых путях. Была сделана попытка создать универсальный корабль более сильный и быстроходный, чем аналогичный японский крейсер. В результате натурного эксперимента Морское ведомство приняло для тиражирования на российских заводах германский проект фирмы «Вулкан», имевший оптимальное сочетание наступательных и оборонительных элементов. Мощное артиллерийское вооружение из скорострельных патронных пушек, укрытых за броней башен, казематов и щитов, позволяло вступать в кратковременный бой с броненосными кораблями противника. В Цусимском сражении «Олег» имел огневой контакт с броненосными крейсерами и с броненосцами. Высокая скорость обеспечивала возможность избежать боя с более сильным соперником. Солидный вид крейсеров позволял использовать их в различных международных акциях и для показа российского флага в других странах.

Необходимость строительства столь дорогих кораблей вызывает у ряда флотских историков большие сомнения — для выполнения тех же задач можно было обойтись и крейсерами второго ранга, как это делали в Германии. Богатые англичане могли позволить себе строить все типы кораблей этого класса, постепенно совершенствуя их от серии к серии.

Всем заявленным в ТТЗ качествам отвечал только головной крейсер — «Богатырь», однако проявить свои блестящие качества ему не удалось — камни м.Брюса оказались прочнее крупновской стали. Всю Русско-японскую войну корабль простоял в ремонте и встретился с японцами уже в ходе мирных переговоров.

Построенный по проекту «Богатыря», «Олег» внешне мало от него отличался.

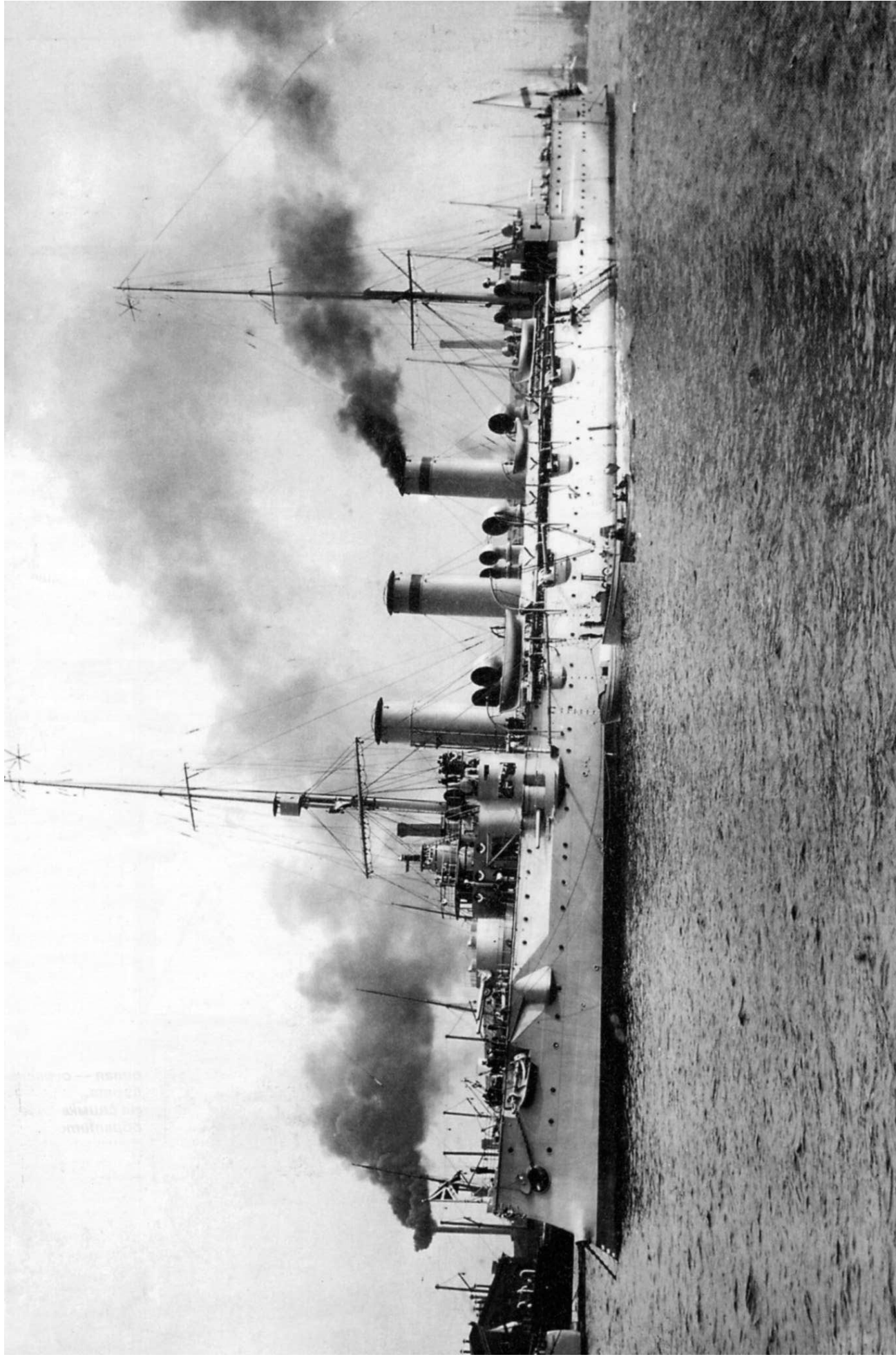
Казалось, что российским кораблестроителям досталась простая задача — воспроизвести готовые решения германских инженеров. Но такой она казалась только на первый взгляд. Для начала все размеры на чертежах необходимо было перевести из метрической системы измерения в дюймовую, принятую в России, в соответствии с которой заводы катали сортамент судостроительной стали. Приходилось подбирать ближайшие размеры с точностью до 0,1 мм, что давало разницу в весе на каждый квадратный метр 780 г, а этих метров на корабле набиралось много, поэтому и привес получался существенным. В конструкцию было внесено множество различных усовершенствований. В результате «Олег» вышел на испытания перегруженный до 7400 т и развил всего 21-уз. ход.

На Дальний Восток его отправили с недоделанными машинами и котлами, да еще и с неподготовленной командой. Тем не менее, крейсер добрался до Цусимского пролива в боеготовом состоянии. Правда, заложенных в проекте задач выполнять ему не пришлось. Приставленный с небольшим отрядом крейсеров к транспортам для их охраны, он вел бой с многочисленным противником, и хотя задачи полностью не выполнил, однако связал боем вспомогательные силы японцев. В боях оказалась улучшенная защита артиллерии «Олега»: получив попаданий больше, чем «Варяг» или «Аврора», он имел меньше потери в личном составе.

Хотя российские кораблестроители в общих чертах смогли воспроизвести немецкий образец, но обеспечить при этом германское качество работ они были не в состоянии. Это бросается в глаза при сравнении плаваний «Олега» и «Богатыря», которые прошли почти один и тот же путь. Первый с большим трудом дотащился до Балтики и стал на длительный ремонт. Второй же, по возвращении после комплектования новой команды, в тот же год ушел в плавание в составе гардемаринского отряда; его энергетическая установка работала безукоризненно, в то время как на «Олеге» трубки в котлах и холодильниках лопались чуть ли не каждый день.

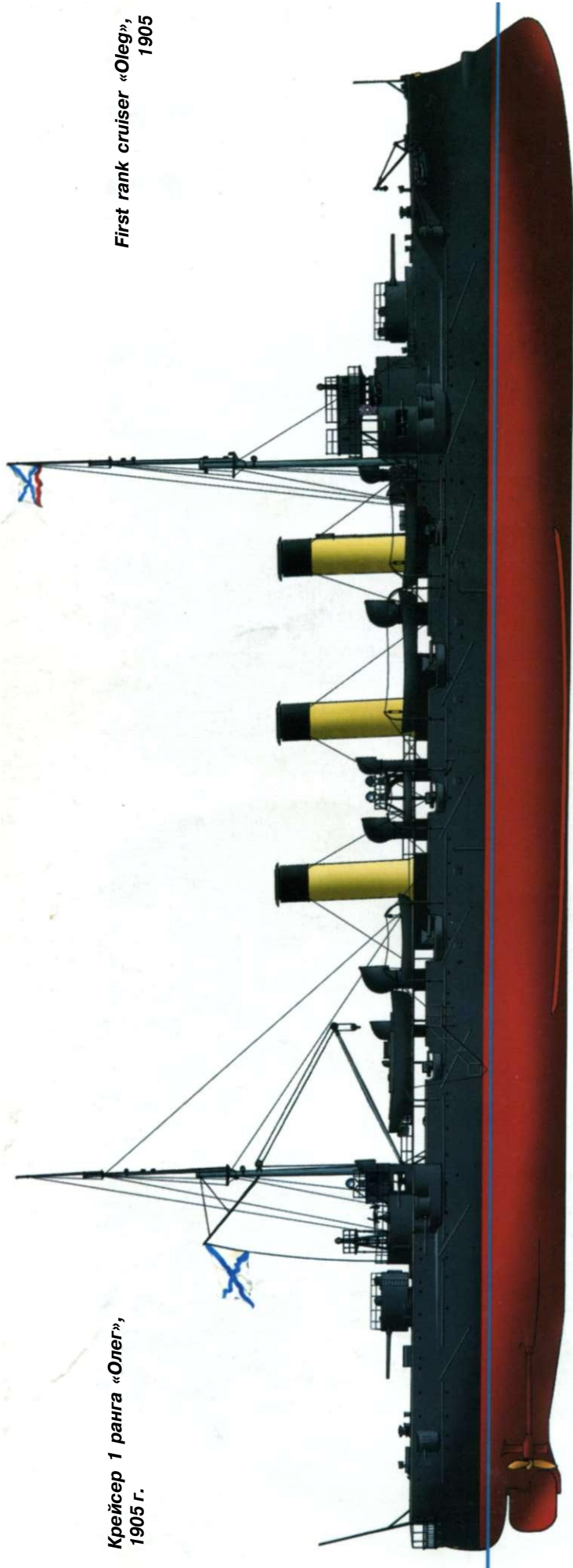
Видимо, наибольшую услугу эти крейсера оказали отечественному флоту в области подготовки квалифицированных кадров. Большое водоизмещение позволяло разместить на корабле много практикантов. За предвоенные годы «Олег» прошел в учебных плаваниях с гардемаринами Морского корпуса десятки тысяч морских миль. Подготовленные в эти годы специалисты составили костяк нового российского флота.

Во время Первой мировой эти крейсера опять-таки за счет большого водоизмещения были превращены в быстроходные минные заградители, причем без ущерба для основного назначения. перевооружение на единый калибр существенно повысило их огневую мощь, однако проверить ее в бою с внешним противником не удалось — «Олег» оказался единственным крейсером российского флота, сражавшимся в братоубийственной Гражданской войне на стороне красных. За белых же воевал революционный крейсер «Очаков» — впоследствии «Кагул» и «Генерал Корнилов».



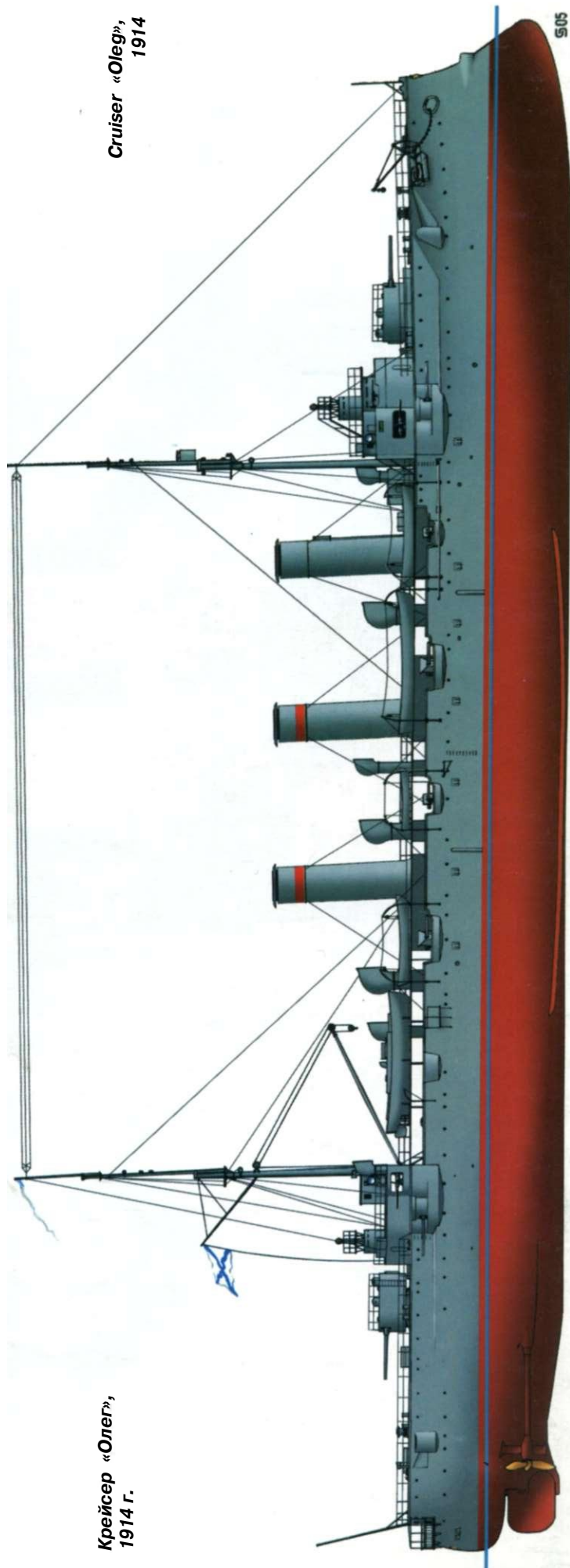
Крейсер «Олег» на Неве у Нового Адмиралтейства, 25 апреля 1914 г.
Фото из коллекции С. Балакина

Крейсер 1 ранга «Олег»,
1905 г.



First rank cruiser «Oleg»,
1905

Крейсер «Олег»,
1914 г.



Cruiser «Oleg»,
1914