

# КРЕЙСЕРЫ "ДИАНА" И "ПАЛЛАДА" В РУССКО-ЯПОНСКУЮ ВОЙНУ

А. В. Скворцов (ФГУП ЦНИИТС)  
Судостроение. Л: "Судостроение", 2004, №2

---

Материал подготовил **Валерий Лычѳв**

---

Так сложилось, что судьбы "Дианы" и "Паллады" - двух крейсеров российского флота - оказались в тени судьбы их более удачливой "младшей сестры" - легендарной "Авроры". И все же история проектирования этих двух кораблей, их постройки и участия сто лет назад в русско-японской войне, в боях за Порт-Артур, достаточно интересна, тем более, что взрыв попавшей в "Палладу" японской торпеды поставил всех портартурцев перед фактом начавшейся войны, а отделение "Дианы" от 1-й Тихоокеанской эскадры в завершающей фазе сражения в Желтом море стало, пожалуй, и заключительным эпизодом всего периода активных действий этого соединения.

23 мая 1897 г. в Санкт-Петербурге состоялись торжества по случаю закладки трех бронепалубных крейсеров: на Галерном островке - "Паллады" (головной корабль) и "Дианы"; в "Новом Адмиралтействе" - "Авроры". (Эти корабли принято называть по имени не первого, а второго корабля серии - типа "Диана"). Их строительство осуществлялось в рамках судостроительной программы, принятой за два года до этого и направленной на усиление Балтийского флота. В мае 1895 г. инженеры Балтийского завода - предприятия, на котором планировалось построить один бронепалубный крейсер - представили в Морской технической комитет (МТК) эскизный проект корабля водоизмещением 6000 т со скоростью 20 уз, прототипом для которого послужил наиболее совершенный на тот момент английский крейсер "Talbot" (водоизмещение 5600 т, вооружение - одиннадцать 152-мм, девять 76-мм и семь 47-мм орудий). В представленном проекте российского корабля артиллерийское вооружение состояло из двух 203-мм, восьми 152-мм и двадцати семи 57-мм орудий. Этот вариант, с учетом пожеланий главного начальника Флота и Морского ведомства великого князя Алексея Александровича о замене двух 203-мм орудий в оконечностях двумя 152-мм, и послужил основой для дальнейшей разработки.

В течение года шло согласование главных размерений, формы обводов, расположения помещений, массовых составляющих нагрузок, мощности машин, паропроизводительности котлов, состава вооружения и других параметров, в совокупности определяющих возможность корабля соответствовать предъявляемым к нему требованиям.

Неоднократно в ходе проектирования, а затем и строительства пересматривался состав артиллерийского вооружения. Так, в феврале 1 896 г. председатель МТК адмирал К. П. Пилкин предлагает вооружить крейсер шестью 152-мм, шестью 1 20-мм, двадцатью семью 47-мм и восемью 37-мм орудиями, а также двумя 63,5-мм десантными пушками системы Барановского. В мае 1896 г. проектное вооружение крейсера состояло уже из десяти 152-мм, двадцати 75-мм и восьми 37-мм орудий.

Весной 1896 г. МТК утверждает спецификацию бронепалубного крейсера водоизмещением 6630 т. Но еще за год до этого, в июне 1 895 г., в Морском министерстве принимается решение строить крейсер не на Балтийском заводе, а в эллинге Галерного

островка. Через полгода здесь решили закладывать уже два крейсера. В начале июня 1896 г. последовало предписание - заложить в Новом Адмиралтействе третий крейсер.

Непосредственные работы по сборке на Галерном острове двух корпусов начались в июле 1896 г. Сталь для "Паллады" поступала с Александровского сталелитейного завода в Санкт-Петербурге, для "Дианы" - с Адмиралтейского Ижорского завода; он же поставил броню для защиты элеваторов. Палубную броню заказали во Франции на заводе "Шатильон-Комантри", а штевни и кронштейны - известному вагоностроительному заводу Я. С. Пульмана.

Уже в период стапельных работ выявился перегруз кораблей относительно заявленных 6630 т, и МТК принимает решение: снизить нормальный запас угля до 800 т, провизию рассчитывать исходя из меньшей (75-суточной) потребности экипажа; отказаться от орудийных щитов (что давало мизерную экономию в 9,6 т, но было чрезвычайно губительно для артиллерийской прислуги), установить не десять, а восемь 152-мм орудий. В итоге нормальные водоизмещение стало 6731 т.

В ходе строительства перенесли с 98 на 109 шп. два кормовых бортовых 152-мм орудия, что увеличило их секторы обстрела, усилили ретирадную артиллерию четырьмя 75-мм орудиями: одну пару установили на спонсонах верхней палубы на 101 шп., другую - в адмиральском салоне. В трюме между 31 и 35 шп. создали центральный боевой пост, линию связи которого с боевой рубкой протянули в бронированной трубе. Ходовой мостик с ходовой рубкой установили над боевой рубкой.

Стапельный период постройки продолжался более трех лет. Спуск "Паллады" состоялся 14 августа, а "Дианы" - 30 сентября 1899 г. В связи с принятым в 1898 г. решением об усилении корабельного состава Тихоокеанской эскадры крейсера типа "Диана" планировалось отправить на Дальний Восток. В апреле 1900 г. Главный морской штаб (ГМШ) включает "Палладу" в состав отряда кораблей, назначенных к испытаниям, но, как оказалось, поспешно. Лишь через полтора года - 19 сентября "Паллада" и 10 октября 1901 г. "Диана" - корабли сумели выйти в море на испытания.

Три главные паровые машины "Паллады" в ходе шестичасового сдаточного испытания развили суммарную мощность 13 100 л. с., "Дианы" - 12 200 л. с., и это в условиях периодически возникавших неполадок в работе котельных установок. Но оба корабля, превысив проектную мощность машин, так и не смогли достичь проектных 20 уз: наибольшая скорость "Паллады" при водоизмещении 6722 т составляла 19,17 уз, "Диана" (6657 т) достигла лишь 19 уз. Завершение ходовых испытаний еще не означало готовности кораблей к дальнему плаванию - еще год потребовался на завершение достроечных работ и подготовку к переходу на Тихий океан, лишь осенью 1902 г. оба крейсера покинули Балтику.

Длина кораблей составляла 126,8, ширина 16,76 и осадка 6,4 м. Архитектурой, конструкцией корпуса, компоновкой помещений, размещением оборудования они практически не отличались от других бронепалубных крейсеров того времени. Имелись баковая надстройка и три палубы - верхняя, батарейная и нижележащая броневая карапасной формы, над скосами которой находилась платформа. Еще две платформы (по одной в оконечностях) находились в трюме, внутреннее пространство которого делилось на отсеки 1-3 поперечными переборками. Пространство между броневой и батарейной палубами делилось на четыре главных отсека.

Броневые плиты броневой палубы имели толщину 38 мм в горизонтальной части, на

скосах - 50,8 и 63,5 мм; гласисы машинных люков - 25,4 мм; котельные кожухи, шахты элеваторов, приводы систем управления над палубой прикрывались 38-мм броневой защитой. Труба приводов систем управления из боевой рубки в центральный пост имела 89-мм стенки. Броня самой боевой рубки и траверзный лист, прикрывавший вход в нее, были толщиной 152 мм.

Артиллерийское вооружение каждого корабля состояло из восьми 152-мм орудий Канэ, двадцати 75-мм орудий, восьми установленных на марсе и мостиках одноствольных 37-мм пушек Гочкиса, двух десантных 63,5-мм пушек Барановского. Вооружили крейсера и тремя торпедными аппаратами.

Котлы системы Бельвиля (рабочее давление 17,2 атм) размещались в трех котельных отделениях: по восемь котлов - в носовом и кормовом, шесть - в среднем. Уголь загружали в 24 ямы (12 нижних и над ними 12 верхних), находившихся в межбортовом пространстве у котельных отделений, а также в расположенные между броневой и батарейной палубами в районе машинных отделений восемь угольных ям для запасного топлива. Нормальный запас угля составлял 800 т, полный - 972 т. Его, в соответствии со спецификацией, должно было хватать на 4000 миль плавания 10-уз-ловым ходом. Фактическая вместимость угольных ям была иной, в частности, на "Диану" грузилось до 1070 т: из них 810 т находились в основных ямах и 260 т - в запасных.

Три паровые трехцилиндровые машины тройного расширения суммарной проектной мощностью 11 610 л. с. (частота вращения валов 135 об/мин) приводили в движение три трехлопастных гребных винта диаметром 4,09 м.

Корабли предусматривалось оснастить якорями системы Холла, но к окончанию строительства "Дианы" и "Паллады" на Ижорском заводе только налаживалось производство этих новых для того времени якорей, и эти два крейсера, в отличие от "Авроры", снабдили якорями системы Мартина.

В состав шлюпочного вооружения входили два паровых катера, по одному 18- и 16-весельному барказу, по одному 14- и 12-весельно-му катеру, по два 6-весельных вельбота и яла.

В водоотливной системе использовались: в оконечностях - по одному насосу подачей 250 т/ч, в машинных отделениях - циркуляционные насосы главных холодильников, в котельных - шесть насосов (по два в каждом) подачей по 400 т/ч. Корабли типа "Диана" были оснащены паровыми динамо-машинами общей мощностью 336 кВт, вырабатывавшими постоянный ток напряжением 105 В для основных потребителей: шпильевой и рулевой машины, вентиляторов систем вентиляции, лебедок элеваторов, грузовых стрел, прожекторов и корабельных ламп накаливания.

Экипаж насчитывал 570 чел. Предусматривалась возможность размещения флагмана соединения и офицеров его штаба.

Достроенные в 1902-1903 гг. крейсера типа "Диана" по механизации и электрификации оборудования превосходили ранее построенные в России крейсера, причем их постройка стала первым отечественным опытом серийной постройки кораблей такого класса. И все же в историю русско-японской войны они вошли как самые малопригодные для боевого использования крейсера "первой линии". И действительно, инженерная непродуманность многих устройств, систем, механизмов, конструкций невыгодно отличала их от введившихся в тот же период в состав российского флота кораблей иностранной

постройки. Результатом серьезных проектных ошибок были несогласованность обводов, водоизмещения и мощности машин; избыточность парообразования относительно потребностей машин и механизмов, а следствием излишнего количества котлов, стала недостижимость 20-узловой проектной скорости. Еще более серьезным стал фактор морального устаревания крейсеров типа "Диана" в сравнении с крейсерами того же назначения, вступавшими в строй в тот же временной интервал, но построенными в ходе реализации более поздней судостроительной программы 1898 г. Так, построенные на иностранных верфях бронепалубные крейсера "Аскольд", "Богатырь" и "Варяг" имели уже проектную скорость 23 уз, уверенно превышенную ими на ходовых испытаниях, и это при наличии на их борту в полтора раза большего (относительно кораблей типа "Диана") количества 152-мм орудий.

На Дальний Восток "Диана" и "Паллада" следовали в составе отряда, возглавляемого построенным в США броненосцем "Ретвизан". В первом же переходе был выявлен перерасход угля на обоих крейсерах. Адмирал Э.А.Штакельберг по этому поводу писал: "Расход угля оказался громадным. "Диана" и "Паллада" приняли в Кронштадте перед уходом полный запас, с которым они должны были дойти до Плимута, а по приходу в Либаву оказалось, что у обеих израсходована половина всего запаса. Обоим крейсерам придется принять полный запас".

Прибывшие в конце апреля 1903 г. в Порт-Артур крейсера сразу же включились в учебные плавания кораблей эскадры. Участвовали они в сентябре и в крупномасштабных маневрах эскадры, но все же значительную часть времени своего 9-месячного предвоенного пребывания в Порт-Артуре "Диана" с "Палладой" находились в вооруженном резерве.

Вечером 26 января 1904 г. корабли эскадры стояли на якорях на внешнем рейде Порт-Артура. "Паллада" и "Диана" располагались в самой южной, а соответственно наиболее уязвимой при нападении со стороны моря кильватерной линии судов. Дежурная "Паллада" освещала горизонт прожекторами, из-за чего и оказалась одной из главных целей торпедной атаки японских миноносцев. Две первые торпеды прошли под кормой, третья, шедшая почти по поверхности, ударила в левый борт между 68 и 75 шп., остальные четыре не дошли до крейсера.

Торпеда взорвалась в заполненной двухъярусной угольной яме. Благодаря этому находившийся за продольной переборкой погреб 75-мм боезапаса не сдетонировал, но в нем возник обширный пожар (со взрывами отдельных патронов). Пламя с удушливым дымом через шахту элеватора перекинулось на батарейную палубу, и пожар охватил офицерские помещения. С огнем удалось справиться за 10 мин, во многом благодаря тому, что вода через пробойну быстро заполнила угольную яму, патронный погреб и тем самым загасила очаг пожара. Крейсер накренился на 4,5°. Экипаж завел на пробойну три (один поверх другого) пластыря, откачал воду и, снявшись с якоря, перевел корабль к берегу на безопасное мелководье. При взрыве погиб один матрос, шестеро умерло от ожогов и отравления газами. В последующие 2-3 дня тяжело заболели еще 32 моряка, отравившихся угарным газом.



[Бронепалубный крейсер I-го ранга "Паллада" в порт-артурском доке, 1904 год](#)

В док "Палладу" поставили 9 февраля. Пробоина имела длину 6,4 м и высоту 3,3 м, то есть распространялась от броневой до батарейной палубы. Шпангоуты ниже карапасной палубы погнулись, выше - сломались. Деформировались настил платформы над скосом броневой палубы и, в районе взрыва, броневые листы, три из которых сместились в сторону. В угольной яме вспучило продольную и поперечную (на 75 шп.) переборки, другую поперечную переборку (на 68 шп.) оторвало. Подъемная крышка порта 75-мм орудия, стоявшего над местом взрыва на батарейной палубе, оторвалась и утонула. Оборудование патронного погреба и его элеватора получило такие серьезные повреждения, что погреб в ходе ремонта не стали восстанавливать и на его объем расширили угольную яму. Расчистка и вырубка повреждений заняли две с половиной недели, затем рабочие правили годные для возвращения на место стальные части набора, изготавливали новые. В марте начался монтаж металлоконструкций на корабле, 3 апреля "Паллада" покинула док.

В конце апреля было принято решение усилить корабельными орудиями крепостную артиллерию, крейсера "Паллада" и "Диана" лишились четырех и шести 75-мм орудий соответственно и по паре 152-мм орудий. Корабли в условиях блокированной крепости преимущественно использовались для несения сторожевой службы на внешнем рейде Порт-Артура. Так, "Диана" совместно с канонерскими лодками и береговыми батареями отражала атаки миноносцев противника в ночь на 25 мая и в ночь на 9 июня 1904 г. На следующий день (10 июня) эскадра предприняла первую попытку прорваться во Владивосток, но выход в море задержался на лишние три часа из-за неисправности рулевого привода "Паллады". Когда был замечен японский флот, пересекающий курс нашей эскадры, командующий эскадрой адмирал В. К. Витгефт решил вернуться. В 6 ч 50 мин вечера, находясь в 55 кб от противника, эскадра последовательно повернула на обратный курс. С наступлением темноты целями торпедных атак оказались концевые корабли, и в первую очередь - "Паллада". В нее противник выпустил семь торпед, две из которых прошли под кормой, а пять - перед носом.



[Бронепалубный крейсер I-го ранга "Диана" в Порт-Артуре](#)

В ночь на 15 июня торпедной атаке подверглась "Диана": два миноносца с дистанции 400 м выпустили три торпеды, прошедшие мимо. В ответ комендоры крейсера выпустили 1 9 1 52-мм и 58 75-мм снарядов. А на следующую ночь "Диану" штормом сорвало с носовых перлиней; для спасения корабля его завели во внутреннюю гавань. Теперь торпедным атакам подверглась "Паллада", дежурившая на рейде в ночь на 20 июня: в нее японский миноносец выпустил две торпеды, из которых одна прошла вдоль правого борта, другая не дошла до корабля.

28 июля 1-я Тихоокеанская эскадра предприняла вторую попытку прорваться во Владивосток. В ходе продолжавшегося несколько часов боевого столкновения с главными силами противника - известного ныне, как сражение в Желтом море - "Диана" и "Паллада" получили ряд попаданий. В "Палладу" попал один снаряд, убивший трех матросов и тяжело ранивший четырех (один вскоре умер) и легко - двух. При этом он срезал носовую шлюпбалку гребного катера, повредил сам катер, изрешетил осколками кожух носового котельного отделения, дымовую трубу, вентиляционные дефлекторы, кронштейн прицела у одного из 75-мм орудий. На "Диане" осколками разорвавшегося снаряда

пробило фальшборт и легко ранило двух человек. При взрыве другого осколками пробило вентиляционный дефлектор и в трех местах фальшборт у одного из 75-мм орудий среднего плутонга. Еще один снаряд ударил в стрелу Темперлея, раскрепленную походному на кожухе кочегарного отделения. Место взрыва, усиленного детонацией 11 патронов, лежавших в беседке, окутал густой черный дым. Погибли пять моряков, 20 было ранено. Одновременно еще один снаряд ниже ватерлинии пробивает в корме правый борт корабля. Жертв и пострадавших не было, но на протяжении от 103 до 112 шп. вода быстро заполнила бортовые отсеки, расположенные между скосом броневой палубы и платформы над ней. Командиру в боевую рубку сообщили, что из-за произошедшего внутри корабля взрыва настил платформы вспучило и его швы разошлись, вода обильно просачивается в помещения лазарета, расположенного на платформе. Для сохранения устойчивости пришлось пойти на затопление симметричных отсеков левого борта, а аварийная партия подкрепила бревнами в районе пробоины скос броневой палубы снизу и платформу над ним сверху.

Поздним вечером начались торпедные атаки на российские корабли. "Палладу" атаковали восемь миноносцев, "Диану" - двенадцать, но обоим крейсерам повезло: японские торпеды их миновали. Всего же в ходе сражения "Паллада" и "Диана" выпустили по противнику 152-мм снарядов соответственно 90 и 115, 75-мм - 180 и 74.

С наступлением темноты крейсер "Диана" отделился от эскадры, потерявшей к тому времени централизованное управление, и к рассвету 29 июля "очутился на свободе в средней части Желтого моря". Прорываться во Владивосток на тихоходном, израсходовавшем много топлива и с подводной пробоиной корабле командир "Дианы" капитан 1-го ранга А. А. Ливен не рискнул. "Диана" уходит далеко за пределы театра военных действий и, после заправки углем в двух промежуточных портах, прибывает 12 августа для ремонта в Сайгон - достаточно крупный порт Вьетнама, находящегося в колониальной зависимости от Франции. Но надежды не разоружаясь исправить здесь повреждения и направиться навстречу 2-й Тихоокеанской эскадре не оправдались: французские власти уступили дипломатическому давлению Японии и интернировали крейсер до конца войны.

Только после постановки корабля в док выяснилось, что пробивший обшивку снаряд на самом деле не разорвался. Он, идя по настильной траектории и по направлению от носа к корме крейсера (почти параллельно диаметральной плоскости корабля), ударил в борт у 99 шп. под острым углом на 0,6 м ниже ватерлинии, но несколько выше броневой палубы, расщепив в месте удара доски деревянной зашивки. При последовавшем затем "скольжении" по корпусу он вдавил (на протяжении от 99 до 104 шп.) три листа наружной обшивки (стрелка прогиба до 360 мм). Заклепки оказались срезанными, продольные швы разошлись. Шпангоуты с 99 по 102 вогнулись внутрь корпуса, 103 шп. не только вогнулся, но и разорвался, а прилегающая к нему поперечная непроницаемая переборка дала глубокую складку.



[Бронепалубный крейсер I-го ранга "Паллада" в Порт-Артуре, конец 1904 года](#)

В корпус корабля снаряд вошел между 103 и 104 шп. Пробоина имела форму неправильного четырехугольника со сторонами 0,96x0,71x0,68x0,81 м и загнутыми внутрь краями. Вода, проникшая сквозь пробоину, заполнила два протянувшихся между

поперечными переборками на 98, 103 и 112 шп. и ограниченных с остальных сторон наружной обшивкой, скосом броневой палубы и платформой над ней, а потому треугольной формы в поперечном сечении, бортовых отсека. Между переборками на 103 и на 112 шп. в один ряд помещались восемь цистерн с машинным маслом. На своем пути снаряд разбил крышу одной цистерны, смял крыши двух следующих, разорвал соединяющие цистерны трубопроводы. Снаряд двигался под самым настилом платформы, поэтому выгнул вверх настил между 105 и 106 шп., расшатал заклепки шва настила, пробил бимсы платформы на 105, 106 и 107 шп. Достигнув бимса 108 шп., снаряд смял его и упал между цистернами на верхнюю плоскость брони скоса броневой палубы, где и был найден при осмотре места повреждения неразорвавшимся и не деформированным: 203-мм снаряд длиной в четыре калибра лежал лишь со смятым носком и без ведущего пояска.

Командир в своем рапорте писал: "Вследствие того, что бимсы были повреждены, палуба (точнее, платформа над бортовым скосом броневой палубы. - А. С.) начала сдавать и выпучиваться кверху от давления воды, так как она держалась одними листами. Вследствие чего мы были все [до постановки корабля в док] уверены, что она расшатана взрывом". В ходе месячного ремонта "четыре поврежденных шпангоута заменили новыми. Из бимсов вырезали поврежденные части и заменили вставками. Из листов наружной обшивки сняли три. Два заменили новыми, а один выправили и поставили на место. Деревянная и медная зашивка заменена новой на всем поврежденном пространстве".

"Паллада" же после сражения в Желтом море вместе с пятью броненосцами вернулась в Порт-Артур и к утру 29 июля стала на внешнем рейде военно-морской базы осажденной японскими войсками. Это и предопределило ее дальнейшую судьбу: больше она в море не выходила, - впереди корабль ожидало снятие артиллерии на берег, а затем и потопление 24 ноября 1904 г. во внутренней гавани огнем японской осадной артиллерии.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Боевая летопись русского флота. М.: Изд-во Министерства Вооруженных Сил СССР, 1948.
2. Военные флота и морская справочная книжка на 1895 год. СПб., 1 895.
3. История отечественного судостроения. СПб.: Судостроение. 1995-1996. Т. 2, 3.
4. Крестьянинов В. Я., Молодцов С. 6. Крейсер "Аскольд". СПб.: Велень, 1993.
5. Кутейников Н. Н. Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром. СПб., 1905.
6. Мельников В. М. Крейсер "Богатырь". СПб.: Гангут, 1995.
7. Мельников R М. Крейсер "Варяг". 2-е изд. Л.: Судостроение, 1 983.
8. Поленов Л. Л. Крейсер "Аврора" Л.: Судостроение, 1987.
9. Русско-японская война 1904-1905 гг. Кн. первая. Действия флота на южном театре от начала войны до перерыва сообщений с Порт-Артуром. (Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905 гг. при МГШ). СПб., 1912.
10. Русско-японская война 1904-1905 гг. Кн. вторая. Действия флота на южном театре от перерыва сообщений с Порт-Артуром до боя в Желтом море. (Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904-1905гг. при МГШ). СПб., 1913.
11. Семенов В. И. Расплата. СПб.: Гангут, 1994.