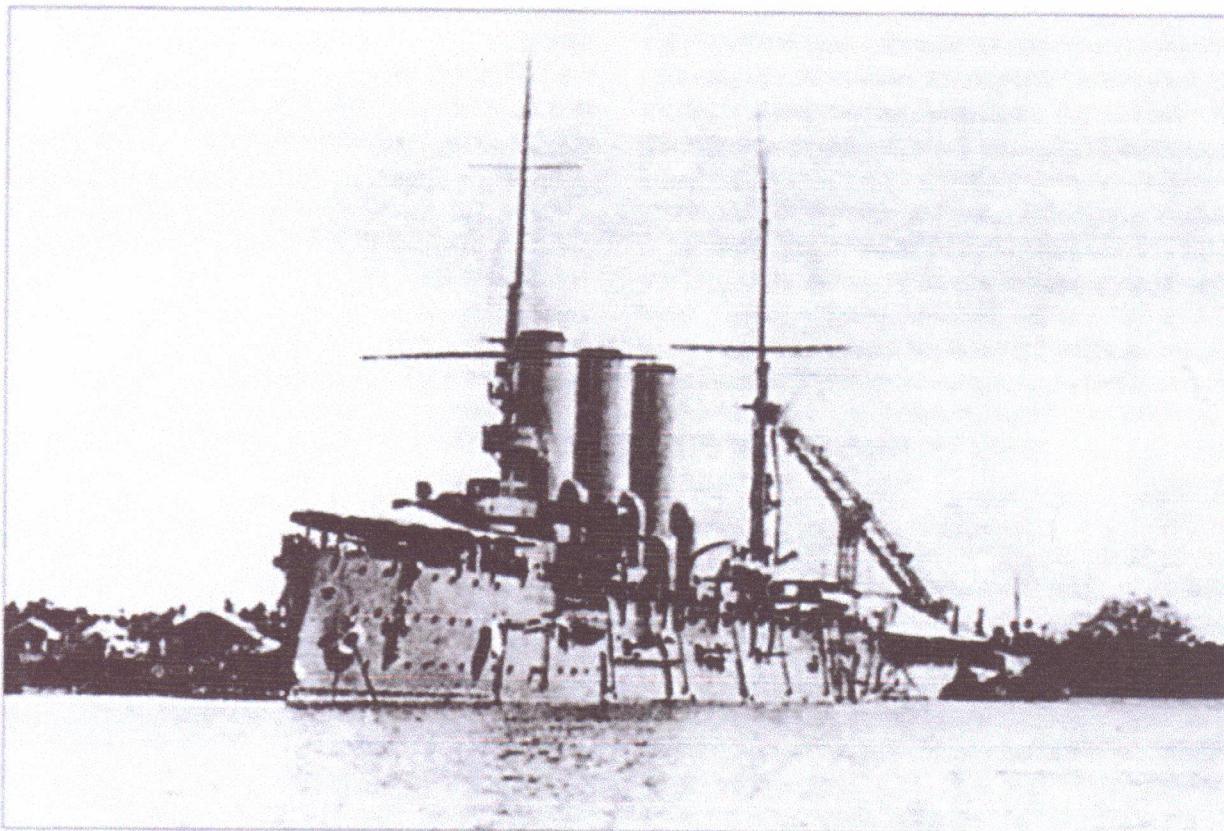


## Крейсер «Диана» в Сайгоне

А.А. Ливен



Крейсер «Диана» во время интернирования в Сайгоне

*Предлагаемая читателям публикация представляет собой заключительную часть книги А.А. Ливена «Донесение командира крейсера I ранга «Диана» о бое 28-го июля и походе до Сайгона», отрывки из которой были помещены в 36-м выпуске сборника «Гангут». В ней рассказывается о первых месяцах пребывания интернированного крейсера «Диана» в Сайгоне*

К строевому рапорту от 15 ноября 1904 года. Сайгон

Придя в Сайгон, я рассчитывал исправить полученные в бою повреждения и сейчас же отправиться дальше или навстречу идущей из Кронштадта эскадре или во Владивосток, смотря по приказанию начальства.<sup>1</sup> Для этого необходимо было выполнить следующие работы:

1. Вычистить котлы, перебрать их приборы, трубопровод донок и их клапаны и золотники. Притереть все клапаны по паровому и водяному трубопроводу. Вследствие беспрерывной работы котлов в течение более шести месяцев и невозможности, при постоянной готовности к походу, в Порт-Артуре перебрать изношенные части, все фланцы и клапаны пропускали пар и воду, и получалась огромная и непроизводительная трата пресной воды, а вследствие этого и угля. Собираясь в продолжительное плаванье, где экономия угля стояла на первом плане, никак нельзя было оставить это без внимания. Работа эта требовала около трех недель.

клапаны и золотники. Притереть все клапаны по паровому и водяному трубопроводу. Вследствие беспрерывной работы котлов в течение более шести месяцев и невозможности, при постоянной готовности к походу, в Порт-Артуре перебрать изношенные части, все фланцы и клапаны пропускали пар и воду, и получалась огромная и непроизводительная трата пресной воды, а вследствие этого и угля. Собираясь в продолжительное плаванье, где экономия угля стояла на первом плане, никак нельзя было оставить это без внимания. Работа эта требовала около трех недель.

2. Исправить проржавленное верхнее дно под котлами, под цистернами пресной воды, которая загрязнялась от проницаемости этого дна, также переделать угольные ямы по акту комиссии, о котором мною было изложено в последнем донесении. На все это требовалось менее трех недель.

3. Пochинить подводную пробоину. Для этого требовался ввод в док. Заделка же на скорую руку могла занять не более недели.

Таким образом, крайний срок моего пребывания определялся в три недели. К этому времени надо было достать пароход для нагрузки угля, который мог бы сопровождать меня в плавании, что было очень нетрудно. Я запросил об этом нашего представителя в Шанхае, бывшего посланника в Корее А.И. Павлова и получил ответ, что имеются три парохода, из которых любой может быть прислан по первому требованию и с русским шкипером. Относительно угля затруднений не было, так как здесь и сейчас лежит около 17 000 т, принадлежащих русскому правительству.

Работы по исправлению котлов и другие требующие помощи завода были поручены частной фирме «Messageries fluviales» во избежание переписки и потери времени с французским правительством. Завод этот немедленно приступил к исполнению заказа. Единственная задержка состояла в получении разрешения входа в правительственный док, на пользование которым требовалось и в мирное время каждый раз отдельное разрешение французского Морского министра, а при данных обстоятельствах подавно.

Японских военных судов поблизости к Сайгону за все время не было, и выход оставался совершенно свободным.

Еще в Кванчауване губернатор мне показывал инструкции, данные колониальными властями относительно военных судов воюющих держав. В них было приказано держаться правил, изданных для Американо-испанской войны. В последних говорится, кроме обычных правил относительно воздержания от военных действий, что военное судно воюющей державы может снабжаться необходимыми запасами, кроме боевых, во французских портах, что французское правительство разрешает производить исправления таковых судов, настолько они необходимы для безопасности плавания в море. Вопрос о снабжении углем обходитя молчанием. Также не упоминается ни одним словом о сроках пребывания во французском порте, так что

\* 5 августа 1904 года на уходившем с рейда Кван-чау-ван в Хайнай французском крейсере «Паскаль», командир крейсера «Диана» капитан 2 ранга А.А. Ливен направил мичмана графа А.Г. Кейзерлинга выслать телеграммы командованию и заказать уголь для дальнейшего его корабля в Сайгон. Отправленная мичманом от имени А.А. Ливена 6 августа в 20 ч 40 мин из Хайнай в Петербург телеграмма стала первым для руководства Морского министерства России сообщением о происшедшем на борту крейсера во время сражения в Желтом море и о состоянии корабля после него.

Телеграмма имела следующее содержание: «Крейсер "Диана" в бою 28 июля получил подводную пробоину [площадью] 20 кв. футов [1,86 м<sup>2</sup>]. З отделения коффердама заполнены водой, палуба [и] переборки подперты, пока держатся, но кормовая артиллерия не может действовать. Убиты мичман [Б.Г.] Кондратьев, 9 нижних чинов, ранено 17 нижних чинов. После боя, с наступлением темноты, прорвался через неприятеля в Желтое море, был атакован многими миноносцами. Крейсер ходил 17 узлов, тише большинства японских кораблей, поэтому приходилось во чтобы то ни стало избегать преследования больших судов. Чтобы не привлечь внимание, выдержал минные атаки не стреляя, только увертываясь от мин, с нами шел миноносец "Грозовой". 29 июля очутился на свободе в средней части Желтого моря, но во время боя и прорыва расходовал так много угля, что на поход во Владивосток кругом Японии угля не хватило бы; прорываться Корейским проливом мимо японцев требовало большего ходу и еще более значительного расхода угля. В Киау-Чау [Циндао] не пошел, опасаясь быть заблокированным, а послал туда миноносец "Грозовой", сам же спустился экономическим ходом на зайд до ближайшего французского порта, прибыл в Кван-чау-ван, где угля не оказалось; дали лишь 80 тонн дойти до Хайнай, куда завтра выйду. Там думаю достать уголь до Сайгона, где есть док. Погоды были тихие, переборки против пробоин держались, но на большой волне повреждение не безопасно». (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3102. Л. 1.)

г. Альби в Кванчауване мне прямо заявил, что мы можем оставаться сколько нам угодно. Из Хонгая я обратился к генерал-губернатору в Ханой с прошением, в котором я ему изложил положение дела, просил его разрешить мне взять уголь в Хонгае и отправиться для починки пробоины в Сайгон. Уголь мне отпустили, в Сайгон дали знать о предстоящем нашем приходе с приказанием оказать всякое содействие, а относительно починок запросили в Париж, так как для этого требовался док, а последний, как я уже говорил, не был в распоряжении местных властей, а разрешение пользоваться им зависело от Морского министра.

По прибытии в Сайгон меня встретил наш бывший консул в Инкоу Х.П. Кристи, состоящий в настоящее время в распоряжении А.И. Павлова в Шанхае и посланный в Сайгон для устройства разных текущих дел, так как здесь русского консула вовсе не имелось.



Светлейший  
князь  
А.А. Ливен,  
командовавший  
крейсером  
«Диана»  
во время  
Русско-японской  
войны  
1904–1905 годов

Х.П. Кристи показал мне полученную им от А.И. Павлова телеграмму следующего содержания:

«В Сайгон должен прибыть крейсер «Диана». По поручению адмирала Рейценштейна передайте командиру князю Ливену, чтобы он телеграфировал только через Вас морским ключом, адресуя консулу Шанхай. Отсюда телеграмма будет тотчас же передаваться в Петербург наместнику и Скрыдлову. Подпись надо тоже шифром».

На основании этой телеграммы я дал знать о своем приходе только через Шанхай. Ко всем работам приступил немедленно, как я уже выше писал, и стал ждать только разрешения ввода в док. Между тем в телеграммах из Европы появились слухи

о предстоящем будто разрушении «Дианы». Обеспокоившись этим, я отправился к адмиралу de Joquierez узнать его мнение. Адмирал заявил, что он считает назначение сроков для пребывания военных судов, по истечению которого последние должны или удалиться, или разрушиться — нововведением, николько не основанным на выработанных доселе правилах международного права и выгодное исключительно для своих изобретателей англичан. Последние, имея по всему миру свои порты — единственные, которые не пострадают от подобной меры, могут, если она сделается всеобщим правилом, поставить флот любой другой державы в безвыходное положение, не исключая Франции. Поэтому адмирал считает крайне опасным для будущего французского же флота всякий прецедент, на котором подобное правило могло бы утвердиться, и решил немедленно обратиться к генерал-губернатору с телеграммой, излагающей все опасения с тем, чтобы тот по возможности повлиял на правительство в Париже в вышеизложенном смысле.

Кроме того, мне казалось, что могут встретиться затруднения относительно дальнейших движений крейсера. Из Сайгона как до Владивостока, так и до европейских портов настолько далеко, что он со своим запасом угля дойти не может, и может быть, было бы предпочтительнее отправить его в Сайгон до прихода 2-й балтийской эскадры. В таком случае можно было воспользоваться предлогом неспособности выхода в море из-за подводной пробоины, починку которой легко можно было официально дотянуть до желаемого срока. От судна, неспособного выйти в море, очевидно, никаких сроков пребывания требовать нельзя, и разоружать его нет никакого основания. С другой стороны, для ухода крейсера требовался только угольный транспорт, могущий его сопровождать, так как уголь был в нашем распоряжении в количестве 17 000 т. Вследствие этого я отправил в Шанхай 13 августа телеграмму следующего содержания:

Consul Russe Shanghai. «По слухам из С. Петербурга правительство намерено разрушить крейсер «Диана». Прошу передать, что нужды в этом нет. Если сейчас

встречаются затруднения в высылке крейсера, то починка пробоины, не допускающей безопасного выхода в море, может быть затянута до какого угодно момента. Здесь лежит 17 000 тонн нашего угля, и снабжение крейсера углем по дороге можно организовать для похода куда угодно».

На это получил ответ от контр-адмирала [Н.К.] Рейценштейна, что он телеграфировал в Петербург, чтоб нас не разоружали.\*

15 августа я получил телеграмму от управляющего Морским министерством такого содержания: «Телеграфируйте, срочно можете ли исправить все насколько возможно идти из Сайгона в Джибути, зафрахтовав на переход транспорт с углем и далее в Либаву. Если это возможно, то когда можете выйти».

Ответил: «Без разрешения из Парижа местные власти не дают дока. После ввода в док могу идти через неделю. О транспорте наведу справки».

В то же время телеграфировал А.И. Павлову в Шанхай: «Мне нужен угольный транспорт вместимостью около 3000 тонн для сопровождения крейсера в поход. Нельзя ли зафрахтовать пароход на один месяц минимум в мое распоряжение. Уголь здесь. Грузить ему надо здесь приблизительно через две недели. Остальное здесь устрою. Нужен только пароход с надежными людьми. Прошу ответ».

16 августа получил еще такую телеграмму от управляющего Морским министерством: «Вопрос относительно возможности вернуться в Либаву сделан как справка, без предрешения этого плавания. Вопрос одинаково может касаться прорыва во Владивосток. Телеграфируйте, получили ли разрешение ввода в док».

Ответил: «Разрешение ввода в док еще не получено, но без сомнения будет дано. Главная работа по переборке котлов. Заделка пробоины не задержит крейсера».<sup>\*\*</sup>

19 августа получил еще телеграмму от капитана 1 ранга А.А.] Эбергарда из Никольска: «Наместник приказал по всем служебным вопросам обращаться непосредственно к командующему флотом».

20 августа получил ответ из Шанхая от А.И. Павлова следующего содержания: «Немедленно озабочусь зафрахтовать подходящий пароход. Имею в виду один датский, два норвежских. Все три немного более трех тысяч тонн. Окончательное решение условия надеюсь сообщить Вам завтра. Предлагаю кроме прежнего шкипера-иностраница поместить на пароход надежного русского шкипера — Воронцова, ранее командовавшего пароходом "Амур" Китайской Восточной железной дороги, обязав шкипера-иностраница следовать его указаниям».

Того же 20 августа в Сайгон прибыл генерал-губернатор на крейсере «Паскаль» и с ним депутат Кохинхимы Deloncle. Я сейчас же был с визитом у обоих. Генерал-губернатор мне сказал, что он все ждет ответа относительно вашей починки, но что он думает, что задержка происходит вследствие переговоров между Парижем и

\* Находившийся на крейсере «Аскольд», разоруженном к тому времени в Шанхае, начальник отряда крейсеров 1-й тихоокеанской эскадры контр-адмирал Н.К. Рейценштейн по должности являлся непосредственным начальником А.А. Ливена. В посланной Н.К. Рейценштейном в Петербург телеграмме он не только призывал не разоружать «Диану», но и испрашивал позволения самому подключиться к разрешению ситуации. Его телеграмма завершалась фразой: «Раз "Аскольд" разоружен, если признаете нужным и правильным, направлюсь немедленно на "Диану", в крайнем случае — инкогнито. Рейценштейн». (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3102. Л. 11.)

\*\* К месту привести текст телеграммы, отправленной А.А. Ливеном из Сайгона 19 августа 1904 года: «Крейсер "Диана" получил в бою 28 июля подводную пробоину от взрыва снаряда крупного калибра между 98 и 112 шпангоутами с правой стороны. Она начинается на один фут под водой [около 0,3 м], идет косо к корме: длина 4 фута [1,20 м], ширина 6 футов [1,83 м]. Затоплено 3 отделения коффердама борта ниже броневой палубы [(точнее — ниже платформы над бортовым скосом броневой палубы — А. С.]) и сама палуба цела. Палуба [(точнее — платформа — А. С.]) над затопленными отделениями много расшатана взрывом снаряда и подперта бревнами. Кроме этого серьезных повреждений нет, только много мелких дыр от осколков». (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3102. Л. 21.)

Петербургом.\* Я сам так предполагал, считая, что, вероятно, высшее начальство в Петербурге сделало шаги к содействию нашему скорейшему вводу в док.

Депутат Deloncle был на следующий день у нас на крейсере и сказал команде речь, составленную из очень лесных фраз, которую я им тут же переводил.

После всей вышеизложенной переписки я был немало удивлен, получив 22 августа телеграмму от управляющего Морским министерством: «ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО генерал-адмирал приказал крейсеру "Диана" разрушиться теперь же согласно указаниям французских властей и спустить флаг».<sup>\*\*</sup>

По этому поводу позволю себе заметить, что, казалось бы, теперь-то и настал момент воспользоваться созданной Россией же Гаагской конференцией для охраны самых законных наших прав и справедливейших интересов. Решение вопроса о праве захода военных судов в нейтральные порты, как оно теперь практикуется, не выдерживает никакой критики. Оно не основано ни на каком международном соглашении и не имеет никакой логической причины.

Нейтральные державы, как и русское правительство, просто уступают нахальным требованиям японцев и доброжелательной им нравственной поддержке англичан, и разоружают суда, первая, чтобы не создавать натянутых отношений с кем бы то ни было, а последняя, чтобы не причинить никаких либо затруднений дружественной державе. Между тем не могут же правящие сферы всего цивилизованного мира не видеть, насколько такой поворот, данный принципам международного права, опасен для всех, кроме двух названных держав, и не сознавать, что дальнейшее развитие международных соглашений в этом направлении должно быть остановлено, во что бы то ни стало. Поэтому и, казалось бы, что в настоящую минуту предложение о совокупном решении этого вопроса путем Гаагской конференции должно бы встретить всеобщее сочувствие.

Также, несомненно, решение этого вопроса в выгодном для нас смысле на конференции может быть достигнуто. Невозможно доказать, что военное судно, стоящее в нейтральном порту, хотя и укрывшееся от неприятеля, хотя и поджидаемое подкреплений — этим делает из нейтрального порта базу для своих военных операций, особенно если оно неспособно выйти в море. Вопрос этот слишком растяжим и может быть истолкован в какую угодно сторону. Зато чрезвычайно легко доказать, что всеобщее применение ныне действующих по милости нашего неприятеля правил дает слишком сильное оружие в руки всемирно колониальной державы, как Англия, и составляет аттентат на безопасность колоний всех остальных государств и на свободу действий их флотов.

Не говоря уже о военных действиях против самой Англии, установление сроков для пребывания воюющих судов в нейтральных портах дает Англии такое сильное средство выказать свои симпатии или антипатии к одной из сторон воюющих, совершенно даже для ее посторонних, что оно может оказать решающее влияние на ход

\* Дальнейшая судьба крейсера «Диана» решалась не только на переговорах между Францией и Россией, но — и между Францией и Японией. К 18 августа Япония заявила французскому правительству протест по поводу нахождения в порту нейтральной Франции боевого корабля воюющей с Японией державы. Следствием этого, 19 августа французский посол в Петербурге сделал заявление о том, что поскольку на крейсере «Диана» еще не проведены ремонтные работы, а их выполнение не будет быстрым, правительство его страны опасается прихода к Сайгону японских кораблей, «что поставило бы Францию», как говорилось в заявлении, «в крайне затруднительное положение». (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3102. Л. 19.)

\*\* Телеграмма с приказом разоружиться для А.А. Ливена, не знавшего содержания произошедшей по поводу его корабля международной переписки, явилась полнейшей неожиданностью. Телеграмма была отправлена из Петербурга 21 августа 1904 года — в день, когда в Министерстве иностранных дел России стало известно, что из Франции, правительство которой уступило давлению очевидно взявшей верх в вооруженном противоборстве с Россией Японии, в Сайгон ушло предписание местным французским властям: «... приступить к разоружению собственными средствами не ожидая распоряжения императорского правительства [России]». (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 3102. Л. 25.)

войны. Неудивительно, что морская держава проповедует постановление сроков и вытекающее отсюда разоружение как высшую щепетильность в сохранении нейтралитета. Остальным же государствам в отдельности очень трудно противодействовать установившемуся течению. Всякая держава, отказавшаяся принудить воюющее судно, укрывшееся в его порту, разоружиться — было бы обвинямо в нарушении нейтралитета, хотя на самом деле происходит обратное. Остановить подобное шествие английского софизма можно лишь общим собранием представителей народов, где бы этот вопрос разбирался в настоящем его свете и решался бы в настоящих интересах участников. Очень может быть, что Англия и Япония не согласятся на справедливые требования остального мира и останутся при отдельном мнении; но если хоть другие откроют взаимно друг другу порты, то и этим отнимется жало у ядовитого английского толкования международного права. В противном случае, если действующие ныне правила, пущенные на удачу дальновидной английской дипломатией, приобретут всеобщее право гражданства, то такой оборот дела равносителен огромной победе британского морского владычества, могущей иметь неисчислимые последствия. Глядя на наши разоруженные суда в портах Тихого океана, поневоле навязывается вопрос: если теперь не воспользоваться Гаагской конференцией, созданной Россией же, для охраны своих интересов и для освобождения своих кораблей от несправедливого плена, то для чего же ее создавали?

Получив приказание разоружить крейсер по указанию французских властей, я немедленно отправился к генерал-губернатору доложить ему об этом. Он мне сказал, что сам не получал относительно нас никаких инструкций,\* но что он просил меня относительно самого разоружения обращаться за указанием к адмиралу, если же впоследствии нам понадобится отправить команду в Европу, то он окажет полное содействие. Контр-адмирал de Jonquieres, к которому я вследствие этого и обратился, считал самым удобным в знак разоружения сдать замки орудий в арсенал, спустить флаг, как было приказано, а затем донести ему, Jonquieres, что крейсер разоружен. Он со своей стороны препроводил мое донесение по начальству, которое и сделает необходимые дополнительные распоряжения, если они потребуются. Так как относительно починки разоруженного судна никаких вопросов и сомнений быть не могло, то и порт должен был сейчас после разоружения предоставить свои средства для приведения крейсера в полный порядок. В остальном адмирал считал удобнее ничего в жизни и службе на крейсере не менять и оставить его на полной ответственности своего личного состава. И генерал-губернатор, и адмирал, и я считали, что часть команды можно будет отправить обратно в Россию, поэтому и решили оставить пока всех, так как личный состав требовался для ввода и вывода из дока и для многочисленных работ по очистке и приведению крейсера в порядок, а затем по окончанию работ отправить людей домой по примеру «Варяга» и «Корейца». На всем вышеизложенном и порешили.

Кроме того, я немедленно дал знать А.И. Павлову, что угольный транспорт не нужен.

24 августа я получил следующую телеграмму от командующего флотом:

«Возлагаю на Вас установление организации полной неприкосновенности разоруженных судов впредь до окончания военных действий, сдачу представителям местной власти боевых запасов. Примите меры для судов на хранение; обеспечить сохранение в исправности корпусов, механизмов и имущества судов; организовать работы по исправлению судов. Выработать порядок отношений офицеров, которым будет поручено наблюдение за судами, к нашим представителям и к местным властям; определить комплектацию команды и офицеров, остающихся на судах, их дисциплинарные права, их содержание и довольствие, организовать возвращение в Рос-

\* Французский генерал-губернатор Вьетнама либо действительно к моменту разговора с А.А. Ливеном еще не получил предписания разоружить «Диану», либо получил, но не стал информировать о нем команда крейсера, поскольку последний сам заявил о готовности разоружиться.

сию излишних чинов. О получении донести, сообщить выработанные основания. Почтой представить подробности инструкции, данной вами старшему оставленному начальнику».

Ответил 25 августа: «По соглашению с французскими властями план разоружения крейсера следующий: отвожу замки орудий для хранения в Арсенал, спускаю флаг и доношу, что судно разоружено. Все работы по исправлению крейсера производятся немедленно до приведения его в полный порядок. При первой возможности судно вводится в док для исправления пробоины. До вывода из дока личный состав остается, ибо вход и выход совершаются самостоятельно без буксиров. Само судно и все его принадлежности остаются на полной ответственности своего личного состава. Боевые запасы остаются на судне. После вывода из дока излишняя команда 250 человек с двумя офицерами отправляются в Европу. Прошу указаний, куда их направить. До окончания ремонта остаются на судне два флотских офицера, два механика, 219 нижних чинов и я сам. Затем можно будет еще сократить комплект. Содержание судна как в плаванье, личного состава по статье 125 книги XIII».



**Старший  
офицер крейсера  
«Диана»  
В.И. Семенов.  
На фото  
в звании  
лейтенанта**

которым я мог обходиться, а остальных тут же списал в распоряжение Главного морского штаба. Таким образом, при судне должны были остаться два флотских офицера и два механика, доктор и священник. С командой предстояло возвращаться двум офицерам, а семь офицеров освободились. Офицеры тянули между собой жребий и, в конце концов, оказались списанными 27 августа в распоряжение Главного морского штаба: капитан 2 р. Семенов, лейтенант Леонид Иванов, мичманы — князь Черкасский, граф Кейзерлинг, Щастный, мл. инж.-механики — Морозов, Бобров.

Остались на крейсере: лейтенанты — Палецкий (за старшего офицера), Мяснов, мичманы — барон Унгерн-Штернберг, Савич, доктор Штром, старший инж.-механик Иванцов, мл. инж.-механик Санников, иеромонах Гавриил.

Списанные офицеры уехали под вымышленными фамилиями на разных пароходах. Французские власти прекрасно об этом знали, но никто не сделал вида, что им это известно. Они и на самом деле не имели права вмешиваться в это дело, так как я имел полное право распоряжаться своим личным составом по собственному усмотрению, пока я еще не разоружился и не отдал себя под покровительство французского флага.

26 августа получил телеграмму от начальника штаба Командующего флотом: «Телеграфируйте фамилии офицеров возвращаемых в Россию и оставляемых на крейсере».

Ответил 27 августа: «Остаются лейтенант Палецкий, мичман Унгерн-Штернберг, механики Иванцов, Санников, доктор Штром, иеромонах Гавриил. Будут с командой лейтенант Мяснов, мичман Савич. Остальные списаны в наличие экипажей до разоружения».

В эту телеграмму вкрадась ошибка. Офицеры списаны не в наличие экипажа, а в распоряжение Главного морского штаба.

Еще 24 августа я получил телеграмму от контр-адмирала [З.П.] Рождественского из Кронштадта: «Предложите капитану 2 р. Семенову встретить наших Порт-Саиде и там пересесть».

Ответил того же числа: «Капитан 2 р. Семенов готов выехать. Чьим распоряжением будет списан и к какому сроку прибыть?»

Из этих телеграмм я заключил, что в Петербурге не встречу нареканий, если отправлю офицеров домой, пока я на это имею право, и решил спасти из нашего крушения сколько возможно. Поэтому я определил наименьшее число офицеров,

27 августа получил еще телеграмму от адмирала Рождественского, гласящую: «По распоряжению высшего начальства отправьте капитана 2 р. Семенова Порт-Саид. Может инкогнито жить Александрии или Каире в ожидании отряда. Постарайтесь сделать скоро и негласно».

27 августа с заходом солнца спустил флаг и вымпел, а на следующее утро уже не поднимал их. В этот же день сдал в Арсенал замки орудий и многие ружья, которые приняты комиссией, освидетельствовавшей их состояние. Акт этой комиссии и приеме и осмотре передан нам.

28 августа отправил управляющему Морским министерством телеграмму:

«Крейсер «Диана» разоружен, флаг спущен. Семь офицеров, а именно: капитан 2 р. Семенов, лейтенант Иванов, мичманы Черкасский, Кейзерлинг, Щастный, механики Бобров, Морозов списаны в распоряжение Главного морского штаба до разоружения. Уехали в Петербург». Тоже самое отправлено адмиралу Рождественскому.

В тот же день донес французскому адмиралу, что крейсер разоружен и что я прошу распоряжения об исполнении всех необходимых работ по его исправлению средствами Сайгонского порта.

На другой день получил ответ, что по распоряжению генерал-губернатора разоруженный крейсер вступает в ведение командира порта в Сайгоне, капитана 1 р[анга] Poidlone, к которому и надлежит мне обращаться по всем вопросам службы и необходимых работ, которые сим же разрешаются.

Позже, уже 8 сентября, я получил бумагу от командира порта, в которой тот меня просил дать ему именной список офицеров и команды и вместе с тем уведомил, что правительство в Париже по соглашению с Петербургом решило предложить нам отправить часть экипажа в Алжир. Так как я не имел инструкций от своего начальства, то и мог ответить только личное свое мнение относительно этого перемещения людей, которое казалось мне крайне неудобным. Я рассчитывал отправить лишних людей в Россию и для этой цели оставил на корабле двух строевых офицеров, предназначенных проводить их. По отъезду этих двух, у меня остались лишь два флотских офицера и два механика. К отправлению в Россию предназначались 257 человек, так как из команды были отобраны 219 человек, необходимых для содержания крейсера. Для препровождения 257 человек двух офицеров достаточно, но отправить их в таком комплекте в Алжир совсем другое дело, тем более что большинство унтер-офицеров оставалось на судне и отправлялись, конечно, не лучшие люди. Там, в Алжире, они были бы без всякого дела, и вышла бы масса недоразумений. Кроме того, нахожу несправедливым, чтобы часть людей гуляла в Алжире, между тем как другие, более заслуженные, служили и работали на своем корабле. Поэтому я ответил командиру порта для доклада по начальству, что я очень признателен за благое намерение французского правительства предоставить части моих людей выгоду более здорового климата, но что я со своей стороны нахожу такое разделение команды очень неудобным, ввиду недостаточного надзора над ними в Алжире, куда я могу отделить лишь двух офицеров. Не имея инструкций от своего начальства, определенного ответа дать не могу до получения оных.

Независимо от этого я убежден, что льгота, предоставленная части команды препровождением в Алжир, оказалось бы для них же не удовольствием, а наоборот. Они бы чувствовали себя там совсем отрезанными от своих и страшно скучали бы, между тем как они здесь на корабле в привычной обстановке заняты и поддерживают бодрость. Если бы впоследствии оказались люди, не переносящие здешнего климата,

Князь  
М.В. Черкасский



то их и тогда не трудно отправить в Алжир. Для двух офицеров же, отправляемых с 257 нижними чинами, эта льгота была бы настоящим наказанием.

Еще одна причина, заставляющая меня быть очень против означенной меры, это полное разорение судового состава в случае отправки большей половины людей. Все учения, расписания нарушены, весь строй судовой жизни иенормален, а когда придется уходить отсюда, то я или получу новых людей или же, если и получу своих людей, то в таком виде, что их всему придется заново учить.

Служба на крейсере после разоружения продолжается, как и в кампании. Судно и все имущество также содержится, как и в кампании. Иначе в здешнем климате и невозможно. Сырость такая, что артиллерия, машины, все приборы, помещения нуждаются в ежедневном уходе, даже в особенно тщательном. Если бы что-нибудь упаковать или, смазав, уложить на хранение, то неминуемо испортится, дерево, кожа или парусина заплесневеет и скниет, железо же никакая смазка не спасет от ржавчины. Команда содержитя, и ей, как и офицерам, выдается всякого рода довольствие, как в кампании на основании ст. 125 XIII кн. Св. М. П. Единственное изменение, к которому меня заставило прибегнуть крайне ограниченное число офицеров, состоит в том, что я (так как строевых офицеров кроме старшего офицера только три), поставил вахтенными начальниками кондукторов и боцманов, а офицеров заставляю только дежурить по одному для наблюдения за ними. Должен сознаться, что никакой разницы здесь на якоре между кондукторской и офицерской вахтой не замечал.

В это время в доке стоял крейсер «Chateaurenault». 12 сентября [он] вышел, 14 сентября нас ввели в док. Когда откачали воду и выпустили ее из затопленных отделений, то там нашли 8-дм (203-мм. — Peg.) снаряд, не взорвавшийся. Он ударил в подводную часть приблизительно на  $2\frac{1}{2}$  фута (0,76 м. — Peg.) ниже ватерлинии под острым углом по направлению от носа к корме. Пробил борт и продолжил путь вдоль борта и настолько близко к жилой палубе, над которой находится лазарет, что, согнувшись и перервал 4 шпангоута и четыре бимса названной палубы. Акт комиссии об осмотре с фотографиями и чертежами прилагается. Четыре поврежденных шпангоута составляют небольшие части набора, приклепанные к броневой палубе и к бимсам жилой палубы. Их целиком заменили новыми. Из бимсов вырезаны поврежденные части и заменены вставками. Из листов наружной обшивки сняты три. Две заменены новыми, а одниправлены и поставлены обратно на место. Деревянная и медная обшивка заменена новой на всем поврежденном пространстве.

Вследствие того, что бимсы жилой палубы были повреждены, палуба начала сдавать и выпучиваться сверху от давления воды, так как она держалась одними листами. Вследствие этого мы все были уверены, что она расшатана от взрыва снаряда, чего на самом деле не было. В действительности повреждение было более опасное. Палуба была не расшатана, а с перебитыми бимсами и могла очень легко сдать, если бы ее сверху не поддерживали, как следует.

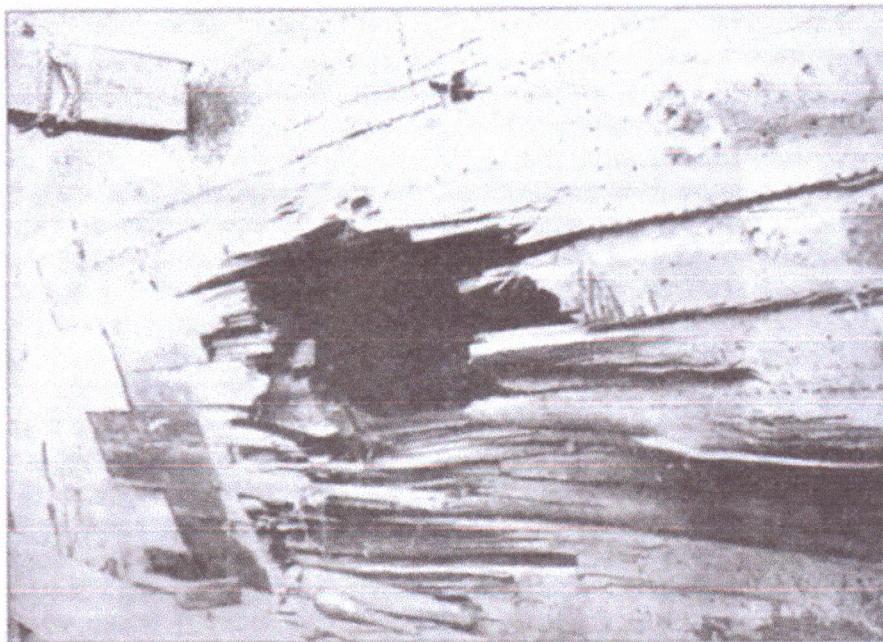
О входе в док и о найденных повреждениях телеграфировал командующему флотом и управляющему Морским министерством.

16 сентября отбыл в Тонкин генерал-губернатор на крейсер «Дассас».

18 сентября получил следующую телеграмму от начальника Главного морского штаба: «На предложение французского правительства перевезти часть офицеров и команды на жительство из Сайгона в Алжир последовало ВЫСОЧАЙШЕЕ разрешение. Управляющий Морским министерством приказал остаться на судне командиру или старшему офицеру, по одному специалисту офицеру, по каждой специальности и необходимую часть команды для держания крейсера в порядке. Телеграфируйте на утверждение офицеров и число команды, оставляемых Вами на крейсере».

Того же числа ответил: «На крейсере имеется всего четыре строевых офицера, лейтенанты Палецкий, Мяснов, мичманы Унгерн-Штернберг, Савич и два механика — Иванцов, Санников, врач Штром, священник Гавриил. Остальные отправлены в Петербург до разоружения, чтобы не лишить их возможности продолжать военные действия. Телеграфировал об этом за № 18. Оставить на крейсере необходимо двух флотских офицеров, двух механиков, врача, священника и 209 нижних чинов.

*Пробоина ниже  
ватерлинии с правого  
борта, полученная  
крейсером «Диана»  
в результате  
попадания 203-мм,  
к счастью,  
неразорвавшегося,  
японского снаряда*



Остальная команда 267 человек может быть отправлена при двух только офицерах — лейтенанте Мяснове и мичмане Савиче. Получил уже запрос от французского правительства относительно отправки Алжир. Ответил, что лично считаю такое разделение команды затруднительным ввиду недостаточного надзора в Алжире, но что могу окончательно ответить, когда получу приказания от своего начальства».

Стоянкой в доке воспользовался для очистки и окраски трюмов, так как в доке борт не так отпотевает, как на воде. Все трюмы и отделения для хранения провизии и других материалов были в крайне печальном состоянии. Они давно не красились, и за 7 месяцев войны не представлялось возможности за ними ухаживать.

В трюмах был вместо краски толстый слой ржавчины, а в отделении мокрой провизии от сырости и всяких пролитых жидкостей все начало гнить. Основательная чистка и окраска этих частей требовалась для охраны санитарного состояния корабля. Все это осмотрено комиссией и составлен акт. Затем из упомянутых отделений все выгружено, отскоблено и окрашено. К выходу из дока эта работа была окончена.

Из других необходимых работ по приведению крейсера в порядок почти все теперь (14 ноября) окончены. Паровые катера исправлены, причем корпуса пришлось почти заново построить. Остальные шлюпки также исправлены. Котлы и машины крейсера в полной исправности, угольные ямы переделаны, артиллерия и минная часть исправлены. Производятся теперь лишь работы по наведению чистки и окраске. Некоторые вещи, которые пришлось выписать из Европы, за неимением их на месте, еще не прибыли. Из них главная запасная части к котлам Бельвиля и остальной трос для такелажа сетей заграждения, который от непрестанного употребления пришел в полную негодность. Таким образом, только сети заграждения пока не исправлены.

11 октября вышел из дока и стал на старом месте выше дока у правого берега реки.

24 октября я получил бумагу от командира порта следующего содержания: «J'ai l'honneur de Vous communiquer le telegramme suivant, que je viens de recevoir de M-r le Gouverneur General de Indo-Chine.

Gouverneur General à Marine Saigon. Ministre me cable que la presse métropolitaine annonce qu'un officier de la Diana a réussi à quitter Saigon.

Veuillez rechercher si le fait est exact. Vérifier si les effectifs sont ceux existant le jour du désarmement. Dans le cas où fait serait reconnu exact, Vous auriez à rechercher comment il a pu se produire.

Pour me mettre en mesure de répondre d'une façon précise à ce télégramme j'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien m'affirmer que les effectifs du Diana actuellement à Saïgon sont exactement les mêmes, que ceux dont vous m'avez adressés la liste le 23 Septembre 1904. Подписана Ch. Poidloné».

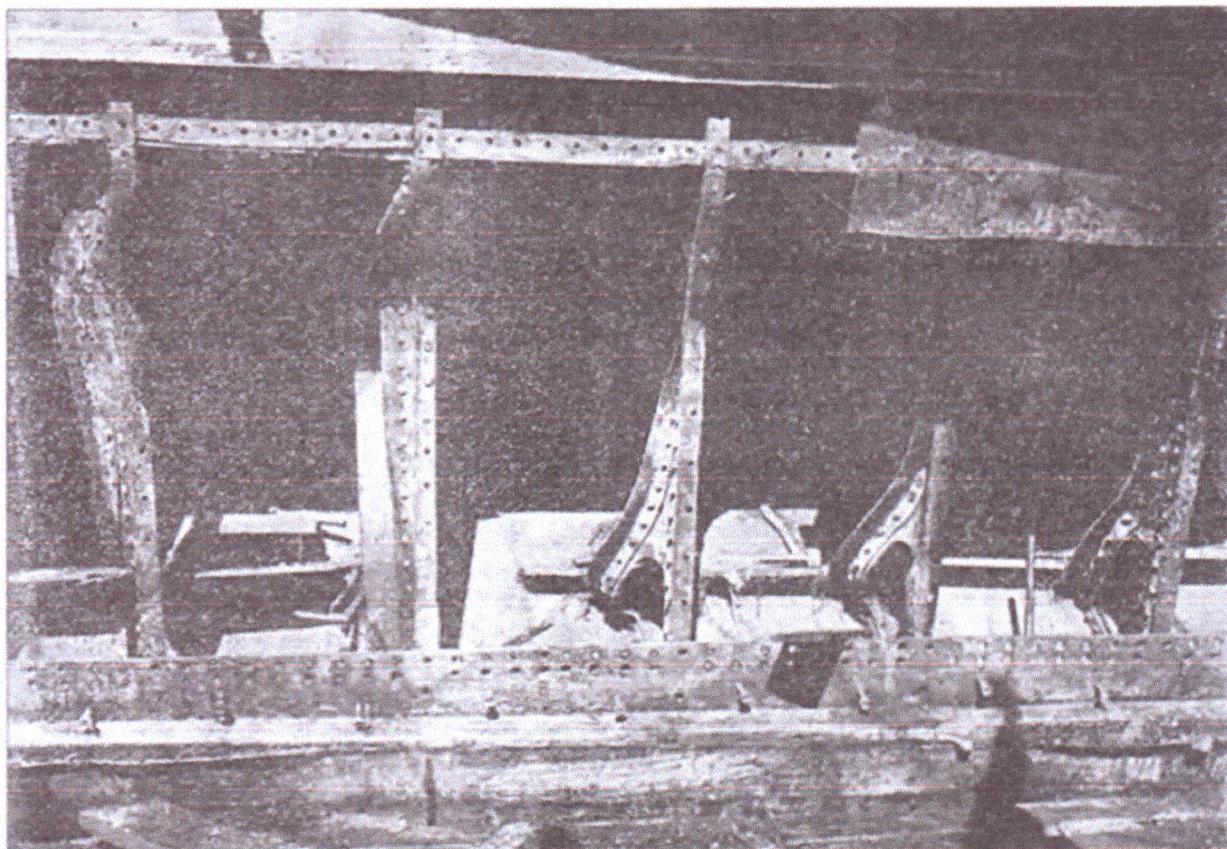
Дальше идет копия списка.

Вероятно, в печать проникли известия о выбывших до разоружения офицерах. Генерал-губернатор, зная от их отъезде, очень тактично спрашивает, все ли налицо, кто участвовал в разоружении, а не трогает вопроса о личном составе крейсера при его приходе. Я ответил, что офицеры и нижние чины по данному списку и сейчас все налицо, что газетные известия, вероятно, основаны на недоразумении, так как личный состав на наших судах очень часто меняется, и в Европе легко могли появиться офицеры, служившие на «Диане» даже во время войны.

Об этом инциденте телеграфировал командующему флотом и управляющим Морским министерством.

В конце октября заболел младший инженер-механик Санников. Он и раньше страдал ревматизмом, а в здешнем климате его состояние ухудшилось. Я его представил в портовую медицинскую комиссию, которая по освидетельствовании решила отправить его в Алжир. Командир порта предложил ему поехать в Марсель, там явиться командиру порта, а затем проследовать в Алжир, где ему явиться главному командиру, который и распорядится его дальнейшей судьбой. Кроме того, я ему приказал в Алжире явиться нашему консулу, через которого [он] и будет получать содержание от крейсера.

Кроме того, и судовой врач Штром сильно истощен и плохо переносит климат. По совету врачей и ему следовало бы отправиться в Алжир, но требуется заместитель. В Шанхае теперь три наших врача, в Киау-Чау — два. Их, как невооруженных, не должны задержать или считать в плену. Поэтому я прошу переслать одного из них



Характер повреждений внутренних конструкций корпуса крейсера «Диана»

сюда, считая, что препятствий не должно встречаться. Об этом телеграфировал командающему флотом и управляющему Морским министерством, но ответа еще не получил.

Еще 1 сентября я получил от начальника Главного морского штаба телеграмму следующего содержания: «Управляющий Морским министерством поручает Вам осмотреть склады нашего угля в Сайгоне и принять меры к сохранению его командой крейсера. Донесите письменно во всей подробности, в каком положении найдете склад и хранящийся на нем уголь, сколько там его и какие меры приняты к сохранению его от порчи и по его охране».

Дело в том, что при открытии военных действий английские пароходы, шедшие с углем в Порт-Артур, выгрузили его в Сайгоне. По имеемым сведениям количество было около 1700 т лучшего кардифа, частью в брикетах, частью кусками. Представителя от России здесь не имелось. Французское правительство наняло на имя русского место около правого берега реки версты на две ниже города. Туда свалили очень топливо и в беспорядке весь имеемый уголь, без всякого надзора кого бы то ни было.

Местность сама болотистая, очень низкая, так что она при приливе покрывается водой, а нижние слои угля от тяжести погружаются в мягкий грунт, так что их приходится вырывать. Собственно вода угля не портит, но при такой обстановке, когда часть его погружена в грунт и покрыта водой, нельзя будет его весь достать и некоторое количество пропадет. Когда я прибыл в Сайгон, то застал уже Х.П. Кристи, присланного из Шанхая, который уже заведовал эти складом. Сам Кристи принял склад от нашего консула в Сингапуре Рудановского, специально приехавшего вскоре после начала войны для устройства этого дела. Когда я видел склад, он был уже более или менее приведен в порядок. Разбросанный уголь был собран и уложен в дае неправильные, но все-таки компактные кучи. Собрать и переложить в порядке все это количество угля стоило бы слишком дорого. Поэтому пришлось довольствоваться этим. При такой укладке трудно сказать в точности, сколько там угля, но приблизительно можно судить, что там, во всяком случае, не менее 15 000 и не более 17 000 т. Кругом угля устроена дорога, так что можно обходить склад кругом и во время полной воды; построены помещения для лиц охраны. Сам уголь был покрыт железными листами для охраны от солнца и дождя. Местность склада сама отгорожена и поставлены надписи с запрещением входа, а, кроме того, были нанят целый штат охранителей. Боялись главным образом поджога или взрыва со стороны злоумышленника, и имелся заведующий складом, русский, случайно очутившийся в Сайгоне по фамилии Панурин, затем полицейские французы и туземцы и сторожа-туземцы. Все эти люди обходились около 1000 долларов в месяц. Так как они были наняты по контракту, то нельзя было их отпускать ранее 1 ноября нового стиля, но в этот день Кристи всех уволил. Оставлены только заведующий складом, получающий 150 долларов в месяц, и даа аннамита, необходимые для сношений с окрестным населением, получающие по 17 долларов. Кроме того, туда назначается ежедневно караул из 12 человек приunter-офицере с ружьями, который содержит постоянно два патруля и сменяется через каждые 24 ч.

Покушений на уголь не было. Пристани против склада не имеется, большим судам подходить нельзя и приходится грузить на баржи. Благодаря устроенным дорогам погрузка удобная, но если кому-нибудь понадобится сколько-нибудь значительное число тонн, то прошу меня предупредить, что бы я мог заранее достать баржи и нагрузить их, а то может произойти задержка.

По приходе сюда адмирал и командир порта самым настоятельным образом осторегали меня против вредного влияния здешнего климата на здоровье команды. Они особенно указывали на опасность от солнца и от сырой воды. Я поэтому просил дать мне копию правил выработанных санитарным советом во французском флоте и придерживаюсь их целиком. Так как в этих правилах ношение тропического шлема обязательно с 6 ч утра до 5 ч, то я купил всей команде шлемы и не разрешаю выходить без таковых с 6 ч утра до 5 ч вечера. Кроме того, приняты самые строгие меры, обеспечивающие употребления только пресной воды для питья и мытья лица, и так как требуется побольше движений, то кроме служебных занятий, построены прибо-

ры для гимнастики на берегу и устраиваются разные игры. До сих пор заболевания среди команды редки, и несерьезного характера.

Только в доке, где надзор за питьевой водой был затруднен, случались более частые желудочные заболевания, обошедшиеся впрочем, также без последствий.

Последнее мое донесение с описанием боя 28 июля и наградные листы посланы мною в Шанхай, так как на мой запрос, как отправлять почту во Владивосток, мне А.И. Павлов сообщил, что единственный верный путь через Пекин, Калган, Кяхту, и что он советует послать ее в Шанхайское консульство, которое озабочится о дальнейшей ее отправке. Поэтому я послал донесения командующему флотом в Шанхай, а копию на всякий случай в Главный морской штаб. 26 октября я запросил Шанхайское Генеральное консульство, отправлены ли мои бумаги командующему флотом. Получил ответ, что бумаги еще не отправлены. Ждут верного случая, который скоро будет.

#### Приложение 1

##### Журнал заседаний комиссии, назначенной приказом по крейсеру от 17 августа 1904 года за № 226

Сайгон

19 августа 1904 года

Комиссия, собравшись в составе: председатель капитан 2 ранга Семенов, члены — старший инженер-механик Иванцов, лейтенант Иванов 15, младшие инженер-механики Санников, Морозов и Бобров, выслушав содержание приказа, прежде всего, ознакомилась с устройством и расположением угольных ям на крейсере.

Таковых имеется 32, расположенных симметрично по обоим бортам. Из них: 24 по бортам против помещения котлов и 8 по бортам против машинных отделений. С каждого борта имеется против помещения котлов и кочегарных отделений — по 6 ям выше броневой палубы и по 6 ям ниже броневой палубы: против машинных отделений — по 4 ямы выше броневой палубы.

Для краткости ниже они будут называться — передняя, задняя, верхняя и нижняя ямы.

При погрузке передние ямы пополняются через порта в борту, причем уголь спервасыпается в верхние, а затем пересыпается в нижние. При полном грузе верхние ямы досыпаются через горловины верхней палубы, соединенные с ямами трубами, проходящими через батарею.

Задние ямы гружаются только с верхней палубы. Горловины верхней и батарейной палубы (соединенные трубы) повсюду расположены несоответственно горловинами в броневой палубе, почему, при настоящих условиях, спускать уголь непосредственно с верхней палубы в нижние ямы — невозможно. Вследствие этого уголь, взятый на палубу, а также в задние ямы, может подаваться в нижние ямы лишь тогда, когда значительная часть угля в нижних ямах будет израсходована и явится возможность разгрести в них уголь и соответственное количество его спустить из верхних ям, в этот момент можно подавать уголь из задних ям в верхние передние или через верхнюю палубу, или низом. Однако же сообщение низом оказывается крайне неудобным, ибо передние ямы от задних отделены выгородкой для патронных погребов. Хотя в стенах погребов имеются соответственные горловины, но из одной горловины в другую уголь должен передаваться по желобу, что очень замедляет работу. Если же придется подавать уголь не только в кормовые, но и в средние, и в носовые передние ямы, то выгородки прочих погребов еще более затрудняют его передвижение. При плавании крейсера из Кронштадта на Восток такой опыт был сделан и скорость подачи оказалась 40 т за день, на переходе же из Порт-Артура в Кван-Чау при перегрузке угля через верхнюю палубу удавалось за обычновенный рабочий день перегрузить 80 т, т. е. суточный расход при скорости 10—12 уз.

На основании вышеизложенного комиссия единогласно постановила:

1. Необходимо устроить прямое сообщение передних нижних угольных ям с верхней палубы при посредстве съемных труб, устанавливаемых в батарейной палубе. Таковых надо сделать 12 по 6 на борт (по числу передних ям).

Причем: ямы № 1—3 — вырубить новые горловины в верхней палубе; ямы № 2—5 и 6 — соединить уже имеемые горловинами, врезать их в прямые трубы, идущие в верхние ямы; ямы № 4 — поставить наклонную трубу, воспользовавшись горловиной для ручной подачи патронов.

2. Пользуясь этим приспособлением, по мере расходования угля из нижних ям, пополнять его углем, взятым на верхнюю палубу и углем из задних ям. При таком порядке крейсер всегда будет иметь под рукой весь запас передних ям, что составляет 790 т, или 2 $\frac{1}{2}$  суток полного хода.

3. Если крейсер не в боевой обстановке и идет экономичным ходом, то кроме всей машинной команды вниз никого не потребуется, строевая же команда в течение 3 суток, без особого утомления успеет перегрузить уголь из задних ям в нижние передние.

В случае боевой тревоги и полного хода перегрузка приостанавливается, но, благодаря вышеуказанной системе, все передние ямы окажутся почти полными, и в одних нижних ямах будет угля 370 т (т. е. больше суток полного хода). При этом в течение первых 3—4 часов машина обойдется своей боевой вахтой, затем придется послать туда же в помощь машинистам и кочегарам машинную команду от подачи, из санитарных отрядов и проч.

Часов через 6—8 надо будет добавить еще 18 человек строевой команды, а если полный ход затянется на время более суток и надо будет спускать уголь из верхних ям, число это придется увеличить до 46.

4. Относительно количества угля, которое можно взять на верхнюю палубу, комиссия затрудняется высказать свое мнение. Соображаясь с морскими качествами крейсера, выказанными им на переходе Формозским проливом, излишний груз на верхней палубе казался бы нежелательным, хотя тонн 15—20 в возмещение двух 6-дюймовых (152-мм. — Peg.) орудий, снятых с верхней палубы, вероятно, не представил опасности.

Подписали: члены: младшие инженер-механики Бобров, Морозов, Санников, старший инженер-механик Иванцов, и лейтенант Иванов 15 и председатель комиссии капитан 2 ранга Семенов.

С подлинным верно: Вр. и. д. Ревизора

## Приложение 2

### Акт

28 июля с. г. (1904 г. — Peg.) во время боя с японским флотом у Порт-Артура один из неприятельских снарядов пробил правый борт крейсера между 103 и 104 шпангоутами ниже ватерлинии, но выше броневой палубы. Проникнувшая сквозь эту пробоину вода залила днища бортовых отсеков от 98 до 103 и от 103 до 112 непроницаемых переборок.

14 сентября крейсер был введен в док в Сайгон, и комиссия, назначенная приказом командующего крейсером от того же 14 сентября за № 247, в составе: председатель — старший инженер-механик Иванцов, члены: лейтенант Палецкий, мичман барон Уигерн-Штернберг и младший инженер-механик Санников, тот час же приступила к осмотру повреждений, причиненных вышеуказанным снарядом.

При этом найдено следующее: в отсеке между переборками №№ 98 и 103 погнуты шпангоуты 99, 100, 101 и 102, причем последний разорван; листы наружной обшивки корпуса вдавлены внутрь на всем протяжении от 99 до 103 шпангоута, заклепки в продольном шве обшивки срезаны и листы разошлись. Проходящая в этом отсеке сквозь переборку № 103 сточная труба от лазаретной ванны и ватерклозета смята и переломлена.

Шпангоут № 103 вдавлен в внутрь на 14 дюймов (356 мм. — Peg.), разорван и прилегающая к нему непроницаемая переборка образовала глубокую складку.

Между 103 и 104 шпангоутами листы корпуса пробиты снарядом, и разорванные кромки листов загнуты внутрь. Пробоина площадью около 7 кв. фут (0,65 м<sup>2</sup>. — Peg.), имеет вид неправильного четырехугольника, стороны которого — 3'2", 2'4", 2'3" и

2'8" (0,965, 0,71, 0,69 и 0,81 м. — Peg.). Верхняя кромка пробоины отстоит от ватерлинии на 2 фута (0,61 м. — Peg.). Упомянутая выше сточная труба, имевшая в месте пробоины выходное забортное отверстие, сорвана с места и смята. Шпангоут № 104 извернут и смят.

В отсеке между 103 и 112 переборками помещались в один ряд вдоль борта 8 железных цистерн для минерального масла. Снаряд, шедший под острым углом к борту крейсера от носа к корме, пробил борт, прошел между верхней палубой этого отсека цистернами, разбил на своем пути верхнюю часть одной цистерны, смял верхние стенки двух следующих цистерн, порвал трубы, сообщающие эти цистерны между собой, пробил бимсы №№ 105, 106 и 107, выгнул кверху палубу между 105 и 106 шпангоутами, расшатав заклепки в шве этой палубы и, смяв бимс № 108, упал на броневую палубу между цистернами, где и найден неразорвавшимся. Снаряд стальной 8-дюймовый (203-мм. — Peg.) длиною 4 калибра (0,81 м. — Peg.); ведущий поясок отсутствует и найден не был; тело снаряда не деформировано, смят лишь самый носок.

Вся деревянная наружная обшивка в месте пробоины уничтожена, концы обшивных досок расщеплены и отстали от корпуса, вдоль же всей вдавлены корпуса от пробоины к носу крейсера до 98 шпангоута, обшивные доски получили трещины, простирающаяся в длину до 18' (5,49 м. — Peg.). В этих же местах повреждены и листы медной обшивки.

При сем прилагаются \_\_\_\_\_ фотографических снимков и чертежей различных поврежденных частей.

г. Сайгон. Сентября 15 дня 1904 года.

Подписали члены: лейтенант Палецкий, мичман барона Унгерн-Штернберг, младший инженер-механик Санников, и председатель комиссии старший инженер-механик Иванцов.

### Коротко о последующем пребывании крейсера «Диана» в Сайгоне

29 ноября 1904 года А.А. Ливен направил в Петербург следующие данные, характеризовавшие состояние крейсера «Диана»:

1. Скорость на полном ходу в последние плавание — 18 уз.
2. Самый полный запас угля — 1070 т.
3. Дальность плавания при экономической скорости 11 уз и действии всех вспомогательных механизмов — 2400 миль.
4. Суточный расход угля: при скорости 18 уз — 290 т; при скорости 15 уз — 210 т; при скорости 11 уз — 110 т; на якорной стоянке — от 8 до 12 т.

5. Наличие боеприпасов: 1173 патрона к 152-мм орудиям; 1156 152-мм снарядов (192 выстрела на орудия из расчета находившихся на борту крейсера шести 152-мм орудий, 82% от штатного наличия в погребах); 4886 патронов к 75-мм орудиям (78%); 3550 патрон к 37-мм пушкам (99%); 8 торпед (100%).

Несколько позже боезапас с крейсером «Диана» был выгружен. Произведено это было в соответствии с общепри-

нятой на всех флотах мира практикой удаления боеприпасов с выведенных из кампании кораблей. Покидали корабль и заболевшие моряки: на лечение французы их увозили во французскую колонию с более здоровым климатом — Алжир. 26 июня 1905 года тяжело заболел А.А. Ливен, запросивший у Петербурга разрешения на отъезд из Сайгона, но затем принявший решение не оставлять вверенный ему корабль.

К тому времени Русско-японская война была уже на исходе. После сокрушительного для России Цусимского сражения Япония, на волне достигнутого ею в ходе боевых действий успеха, имея давние претензии на Сахалин, осуществила в течение примерно трех недель (с 22 июня по 16 июля 1905 года) захват острова. Разрозненные, вскоре собранные и вооруженные отряды ополченцев не смогли оказать действенного сопротивления кадровой японской дивизии. Бои на острове Сахалин стали последними боевыми действиями Русско-японской войны.

23 августа 1905 года в городе Портсмут (США, штат Нью-Хэмпшир) состоялось заключение мирного договора. Со стороны России договор подписали председатель Комитета министров С.Ю. Витте и посол России в США Р.Р. Розен, со стороны Японии — министр иностранных дел Д. Комура и посланник Японии в США К.Такахира.

26 августа в Сайгон пришел запрос о возможности «Дианы» вернуться на Балтику. К тому дню численность экипажа значительно сократилась: так, из офицеров на борту корабля находились лишь командир, штурман, минный офицер и механик. 9 сентября пришла телеграмма о решении создать отряд изозвращаемых на Балтику кораблей. Кроме «Дианы» в отряд включили интернированный после сражения в Желтом море в порту Циндао броненосец «Цесаревич», разоружившиеся в порту Манила после Цусимского сражения крейсеры «Олег» и «Аврора», прорвавшийся в ходе Цусимского сражения во Владивосток крейсер «Алмаз». Командование отрядом возложили на бывшего начальника отряда крейсеров 2-й Тихоокеанской эскадры контр-адмирала О.А. Энквиста, державшего свой флаг на крейсере «Аврора» (до и во время Цусимского сражения — на крейсере «Олег»), местом сбора кораблей отряда назначили порт Сайгон.

19 сентября 1905 года, с ратификацией противоборствовавшими сторонами мирного договора, Русско-японская война завершилась окончательно. В Сайгоне началась подготовка «Дианы» к походу. Забирать с берега боевые запасы, срок допустимости использования которых к тому времени истек, не представлялось безопасным, и по приказу командования в Сайгон зашли следовавшие на Дальний Восток с грузом для Владивостокского гарнизона грузовые пароходы «Литцун» и «Карляйль». С них на «Диану» погрузили боезапас. Выяснилось, что 152-мм патроны предназначались для использо-

вания в сухопутной артиллерии, а потому не были герметичными, что делало их неудобными для хранения в корабельных артиллерийских погребах.

6 октября А.А. Ливен в направленной в Петербург телеграмме сообщил перечень ремонтных работ, которые, по его мнению, было крайне необходимо выполнить на корабле по возвращении в Россию. Требовалось произвести замену котлов, переборку машин (из-за перекошенности эксцентриков) и конденсаторов (с заменой трубок), замену клинкетов паропроводов отработанного пара, капитальный ремонт всех насосов. Представлялось необходимым заменить листы в нижних частях переборок котельных отделений. Ремонт главной энергетической установки А.А. Ливен рекомендовал совместить с модернизацией, заключавшейся в замене паровых машин машинами большей мощности (суммарно 18 000 л. с.), что предполагало достижение наибольшей скорости 22 уз. По артиллерии требовался капитальный ремонт всех орудий и восполнение их, снятых с корабля в бытность находений в Порт-Артуре, монтаж на 152-мм орудийные установки броневых щитов.

11 октября 1905 года на «Диане» вновь подняли Андреевский флаг. С прибывших в Сайгон 20 октября крейсеров «Олег» и «Аврора» на нее передали часть людей. Так офицерский состав пополнился старшим штурманом, старшим артиллерийским офицером и старшим механиком с «Авроры». Во исполнение поступившего приказа оправить «Диану» на Балтику быстрее, она покинула Сайгон 1 ноября 1905 года, пробыв, таким образом, в этом порту один год, два месяца и 21 день. Покинувший Сайгон первым крейсер «Диана» первым из кораблей отряда О.А. Энквиста достиг Либавы — 8 января 1906 года. С тем завершилось его более чем трехлетнее заграничное плавание, начатое из либавского порта в октябре 1902 года.

© Подготовка к публикации  
и примечания: А.В. Скворцов, 2007