

[**Крейсер**](http://wiki.wargaming.net/ru/Navy%3A%D0%9A%D1%80%D0%B5%D0%B9%D1%81%D0%B5%D1%80) | [**ВМФ СССР**](http://wiki.wargaming.net/ru/Navy%3A%D0%92%D0%9C%D0%A4_%D0%A1%D0%A1%D0%A1%D0%A0)

**Максим Горький**

**Служба**

** СССР (1938 - 1958)**

**Исторические данные**

|  |
| --- |
| 30 апреля 1938 года **Спущен на воду** |

**Общие данные**

|  |
| --- |
| 8177 / 9792 т .**Водоизмещение(стандартное/полное)** |
| 191,4 / 17,7 / 6,3 м. **Размерения(длина/ширина/осадка)** |

**ЭУ**

**реал**

**док**

|  |
| --- |
|  |

**Экипаж**

|  |
| --- |
| 56 чел.**Офицеры** |

**Бронирование**

|  |
| --- |
| 70/ мм.**Пояс/борт** |
| 50 мм.**Палуба** |
| 70/50/50/ мм. **Башни ГК(лоб/бок/тыл/крыша)** |
| 150 мм.**Боевая рубка** |
| 30 мм.**Румпельное отделение** |

**Вооружение**

**Однотипные корабли**



Крейсера проекта 26-бис «Максим Горький» — это тип советских крейсеров времен Второй Мировой войны. Данный проект являлся модернизированным крейсером типа «Киров».





Январь 1937 года командующий Краснознаменным Балтийским Флотом - Л.М.Галлер, осмотрев достраивающийся крейсера "Киров", поставил вопрос о переделке на нем ходовой и боевой рубок и ряда других модернизаций. Учитывая большую готовность двух кораблей, было решено достраивать их по проекту 26, а доработки произвести только на последующих проектах. Об изменение проекта 26, решение приняли в апреле 1937 года. Работы выполнялись в ЦКБ-17, главным конструктором А.И.Маслова. В модернизированном проекте, получившем название "проект 26-бис", который был утвержден в конце 1937 года, были оставленны основные элементы корпуса, машинно-котельная установка и вооружение. Толщину броневого пояса, траверзных переборок, лобовых стенок и крыш башен главного калибра укрупнили до 70 мм. Усилили малокалиберную зенитную артиллерия - 45 мм, установок стало 9. Четырехногую фок-мачту заменили башенной. Это улучшило круговой обзор из боевой рубки, снизило вибрацию на Командно-Диспетчерском Пункте, уменьшало высоту силуэта крейсера, расширилась зона обстрела 100-мм орудий на носовых углах. Для более увеличенной дальности плавания, запас топлива довели до 1660т, при этом сократили запас бензина для авиации. На крейсерах проекта 26-бис установили более совершенные на тот период времени, системы приборов управления стрельбой главного калибра ПУС "Молния-АЦ" и МПУАЗО "Горизонт-2", а также катапульта ЗК-1 отечественного производства. Деревянную мебель заменили на дюралевую. Кормовой запасной командный пункт выполнили стальным, а не дюралевым как на проекте 26. В результате модернизации проекта нормальное водоизмещение увеличилось до 8882т, при средней осадке 5,87м. Но в основном корабли проекта 26 и 26-бис, по своим элементам были неотличимы.

#### Общая оценка проекта

Крейсера типа «Киров» (проект 26) — это важнейший исторический этап советского судострое­ния. Для предвоенного времени проект 26 стал воплощением достижений отечественной науки и техники, по своим параметрам соответствовал зарубежным образцам. Основными достоинствами данного проекта, было необычайно сильное артил­лерийское вооружение, с высокой степенью автоматизации управления огня, мощная энергетическая установка и высокая скорость хода. Весьма надежны­е были средства обеспечения живучести корабля, а также противопо­жарные системы тушения огня. Сам, корабль отличался комфортными условиями для экипажа.

Проекты крейсеров 26 и 26-бис, показали хорошие результаты в боевых действиях в годы Великой Отечественной войны, хотя их боевые действия не велись в классическом виде, с крейсерами и другими крупными кораблями. Эффективность главного калибра при стрельбе по наземным целям была высокой. Системы ПУС и МПУАЗО главного калибра показали высокую эффективность. К сожалению крейсерами данного типа торпедное и противолодочное оружие не применялось из-за особенностей боевых действий на Балтике во времена Великой Отечественной Войны. Новые крейсера не использовались для активных постановок минных заграждения. Авиационное вооружение также осталось невостребованным, но это не означает что оно было там лишним (ведь крейсера иностранного производства с успехом применяли самолеты-разведчики). В годы Великой Отече­ственной войны крейсера с успехом подтвердили высокие качества главного калибра, надежность главных турбозубчатых агрегатов и котлов, отличную маневренность, мореходность и остойчи­вость кораблей, высокую живучесть кораблей. Они показали хорошую стойкость к воздействию оружия противника.

Но и недостатки проектов 26 и 26-бис - а это отказ от кормового Командного Диспетчерского Пункта и кормового ЦАП, уменьшенное бронирование, уменьшенный запас топлива, уменьшенный боезапас 100-мм орудия, отказ от запасных торпед и т.д., явились следствием того что заказчик сильно уменьшил их водоизмещения в це­лях достижения макси­мальной скорости. В заключение отметим, что данные корабли проекта 26 и 26-бис в ряду крейсеров, созданных в конце 1930 и начале 1940-х, занимают промежуточное положение. По калибру орудий они находились между легкими крейсерами с 6-дюймовыми орудиями и тяжелыми с 8-дюймовыми, а по сочетанию брони и скорости хода — между французскими крейсерами типа «Турвиль», не имевшими бортовой брони, но со скоростью до 40 узлов, и английскими и американ­скими, хорошо бронированными, но со скоростью 32—33 узла. Но опыт создания крейсеров проектов 26 и 26-бис и их участия в боях был учтен при создании новых типов кораблей этого класса, вступивших в строй в послевоенный период.

## Постройка корабля

Крейсера проекта 26-бис строились на ленинградском заводе № 189 имени С.Орджо­никидзе, николаевском заведе № 198 имени А.Марти и заводе № 199 в Комсомольске-на-Амуре. Ленинградский и Николаевский заводы уже имели опыт постройки крейсеров проекта 26. В то время как завода № 199, вступила в строй только в июле 1936 года.
В создании крейсеров проекта 26-бис, так же, участвовали многие предприятий страны к примеру: Харьковский электро-механический и турбогенераторный завод поставлял ГТЗА; Новокраматорский — корпуса для турбин; Ижорский — основную броню; «Большевик» — орудия главного и универсального калибров; завод № 198 имени А.Марти — башенные установки; завод имени М.И.Калинина — 45-мм установки 21-К и 37-мм и автома­ты 70-К; Ковровский — пулеметы ДШК; сталинградский завод «Баррикады» — гребные валы; Ленинградский завод подъемно-транспортного оборудования имени С.М.Кирова — катапульты; а завод №212 «Электроприбор»—приборы управления стрельбой; Зеленодольский завод № 340 — рулевые машины.
Головным крейсером проекта 26-бис стал «Максим Горький», заложенный 20 декабря 1936 года на Ленинградском заводе № 189, а 14 января 1937 года на Николаевском заводе № 198 заложили второй крейсер проекта 26-бис — «Молотов». Также на данных предприятиях в 1937-м году началась обработка корпусной стали последующих двух крейсеров проекта 26-бис, для ТихоОкеанского Флота, данные корабли должны будут строиться на заводе № 199.
«Максим Горький» (главный строитель Н.Ф.Мучкин, затем В.С.Боженко), спущен на воду 30 апреля 1938-го года. Швартовные испытания начались 16 апреля 1939 года, а в мае опробованы ГТЗА (без винтов). После устранения недостатков корабль поставили в кронштадтский док , где с сентября по октябрь провели осмотр и очистку подводной части, а также опытное определение остойчивости. В тот же период установили винты. Начиная с 22 сентября, в течении двух дней, крейсер совершил первый выход в море. Ответственным сдатчиком от завода назначили М.М.Михайловского. Председателем приемной комиссии в 1939 году был М.М.Долинин, а в 1940-м — капитан 1 ранга М.Ф.Белов. С середины октября по 1 ноября 1939 года корабль прошел заводские ходовые испытания, совмещенные с государственными по указанию НК ВМФ, не имея 100-мм орудий, СПН, катапульты, дизель-генераторов и зенитного автомата стрельбы. Они проходили на Сескарском и Гогландском плесах в обстановке предвоенного и военного времени, в море корабль выходил в сопровождении тральщиков. Испытания показали надежную работу машинно-котельной установки. Скорость полного и максимального хода оказалась выше проектных. Начиная с зимы и по весну 1940 года на крейсере проекта 26-бис «Максим Горький» началась установка и оптимизация систем вооружения. Летом 1940 года начались последующие гос.испытания крейсера, а окончились 25 октября 1940 года подписанием приемного акта и заключительного протокола. За все время испытаний крейсера, данный корабль прошел более 9000 миль

Но к сожалению при строительстве и испытание крейсера были и ЧП, так:
2 сентября 1939 года, на территории завода был проведен митинг в связи с нападением Германии на Польшу, а также по поводу оказания помощи населению Западной Украины и Западной Белоруссии. После его окончания рабочие и моряки устремились с берега на корабль. Часовой, проверявший пропуска, находился на палубе, на сходнях скопилось около 70 человек. Не выдержав такой массы, сходня обломилась, и люди упали с 15-метровой высоты на бетонное дно дока. 14 человек разбились насмерть, 23 умерли в госпитале от полученных травм.
9 декабря 1939 года военпред и представитель завода спустились в цистерну авиационного топлива для проверки противопожарной системы. Хотя они и имели аппараты КИП, но оба погибли от удушья.
4 июня 1940 года в море на ходу в котельном отделении № 4 вырвало прокладку фланца паропровода, ошпарило 5 моряков и рабочих сдаточной команды.

12 декабря 1940 года «Максим Горький» был принят в состав флота и был поднят военно-морской флаг. Крейсер признавался вполне современным кораблем, способным выполнять боевые задачи своего класса.

Строительство второго крейсера проекта 26-бис «Молотов» началось на заводе № 198. На воду крейсер «Молотов» был спущен 4 декабря 1939 года. Заводские испытания провели с 11 но­ября 1940 по 18 марта 1941 года, а государственные с 19 марта по 31 мая. На ходовых испытаниях крейсер проекта 26-бис «Молотов» показал лучшие для крейсеров проекта 26-бис результаты. 14 июня 1941 года корабль вступил в состав ЧФ.

Постройка двух тихоокеанских крейсеров, заложенных 12 июня и 26 августа 1938 года, затянулась из-за неполной готовности цехов завода №199, задержек поставок с заводов-контрагентов и трудностей военного времени. К примеру, гребные винты пришлось вывозить из блокадного Ленинграда, а валы извлекать из-под развалин завода «Баррикады» в Сталинграде. Вместо универсальных 100-мм пушек на кораблях тихо­океанского флота установили восемь одно-орудийных 85-мм установок 90-К. Из-за отсутствия катапульт, для усиления зенитного вооружения на их месте установили шесть 37-мм автоматов.

Первый тихоокеанский крейсер проекта 26-бис «Калинин»(главный строитель А.З.Голланд), построенный с помощью ленинградского завода № 189, был выведен из дока 8 мая 1942 года и перебазирован на дальний восток для последующего окончания строительства. По окончание гос.испытаний председатель приемной комиссии и командир корабля (капитан 1 ранга А.В.Волков) подписали приемный акт с замечанием об отсутствии на крейсере авиационного вооружения. В состав ТОФ крейсер вошел 31 декабря 1942 года. Приемный акт был утвержден заместителем Наркома ВМФ СССР адмиралом Л.М.Галлером 20 февраля 1943-го. Второй тихоокеанский крейсера проекта 26-бис «Лазарь Каганович», строившегося с помощью николаевского завода № 198. По ряду причин вывели из дока только 7 мая 1944 года. С 15 по 26 августа 1944 года был осуществлен перевод крейсера на Дальний Восток. 30 октября были завершены ходовые испытания, а под конец года провели государственные испытания. При испытаниях обнаружили недостаточный зазор в боевом штыре второй башни ГК, затруднявший ее поворот. Также были не завершены работы по установке брони на торпедных аппаратах и элеваторах, бензохранилищах, а также не были завершены работы по замеру магнитного поля и регулировке размагничивающего устройства. Но 6 декабря Крейсер условно сдан флоту. ГКО постановлением от 7 января 1945 года обязал Наркомсудпром закончить бронирование торпедных аппаратов и бензохранилища к маю того же года. Акт был подписан лишь 29 января 1947 года.

Программа военно-морского судостроения на 1933—1938 годы предусматривала строительство 8 легких крейсеров, а программа «крупного морского судостроения», утвержденная Совнаркомом 26 июня 1936 года, — 15 крейсеров типа «Киров» (8 для ТОФ, 3 - КБФ, 4 — ЧФ) в течение 1937— 1943 годов. Но эти планы полностью не были осуществлены. В течение 9 лет были построены шесть кораблей: по проекту 26 - «Киров» и «Ворошилов»,а по проекту 26-бис - «Максим Горький», «Молотов», «Калинин» и «Лазарь Каганович».

## Устройство

### Корпус и Архитектура





Корпус крейсера проекта 26-бис «Максим Горький» был полностью принят по проекту 26. Он был клепаным, с полубаком и транцевой кормой, имел две палубы — верхнюю и нижнюю (броневую) и две платформы. На протяжении 61—224-го шп. корпус имел двойное дно. Высота борта на миде­ле и в корме составляла 10,1 м, в носу — 13,38 м. Начальная метацентрическая высота по техническому проекту при нормаль­ном водоизмещении достигала 1,1 м. Погибь верхней палубы — 0,4 м. Впервые в практике советского судостроения нижняя часть полубалансирного руля и кромки гребных винтов выступали за основную линию на 1200 мм, в результате чего ма­невренность крейсера улучшилась. Корпус разделялся на 19 водонепрони­цаемых отсеков, в главных переборках от­сутствовали двери или какие-либо лазы под нижней (броневой) палубой. Непотоп­ляемость корабля обеспечивалась при за­топлении трех любых отсеков.

### Энергетическая установка

Главная энергетическая установка крейсера проекта 26-бис «Максим Горький» по размещению и составу была идентичной, крейсерам проекта 26. Она находилась в восьми смежных отсеках в средней части корпуса и компоновалась в два автономных эшелона. Два главных турбозубчатых агрегата номинальной проектной мощностью 55000 л.с. каждый размещались автономно в носовом и кормовом машинных отделениях. ГТЗА ТВ-7, которые, по лицензии фирмы «Ансальдо», выпускал Харьковский электромеханический и турбогенераторный завод (ХЭТЗ), по сравнению с итальянскими, развивали большую мощность и были более экономичными. Носовой работал на винт правого борта, а кор­мовой — на винт левого борта. Бронзовые трехлопастные винты имели диаметр 4,7 м. Главные котлы — водотрубные, шатрового типа — находились в автономных во­донепроницаемых отделениях и обеспечи­вались двойным комплектом вспомогатель­ных механизмов и теплообменных аппара­тов. Их паропроизводительность— 106 т/ч перегретого пара с давлением 25 кг/см2 и температурой 325 °С. Запас питательной воды пополнялся из испарителей, установ­ленных в котельных отделениях № 3 и № 6. Для обеспечения паром системы ото­пления, бытовых нужд и работы механиз­мов на стоянке служили два вспомогатель­ных котла производительностью по 6,5 т/ч насыщенного пара давлением 25 кг/см2. Они располагались в кормовой надстрой­ке, дымоходы от них выводились во вто­рую трубу вместе с дымоходами главных котлов кормового эшелона.

### Бронирование

Броневая защита, по сравнению с про­ектом 26, была заметно усилена. Толщину броневого пояса и броневых траверзов на 61-м и 219-м шп. увеличили до 70 мм (на «Кирове» — 50 мм). Также до 70 мм возрос­ла толщина брони передних стенок и крыш башен главного калибра и их барбетов и до 30 мм — горизонтальная и вертикальная за­щита рулевого и румпельного отделений.

### Оборудование

На крейсера проекта 26-бис устанавливалась та же система радиовооружения «Блока-два-да», которая была разработана для проекта 26. Не менялся и состав аппаратуры, а также ее размещение, кроме поста УКВ связи — из-за изменения архитектуры но­совой надстройки. Для светосигнальной и визуальной свя­зи служили пять 45-см прожекторов, фо­нари системы Семенова и типа «Ратьер», стереотрубы, бинокли, сигнальные флаги и ракеты. На крейсерах проекта 26-бис устанав­ливались модернизированные станции звукоподводной связи «Арктур-МУ-М». Штурманское оборудование состояло из двух комплектов гирокомпасов «Курс-2», до 20 репитеров, двух одографов «Сперри-Вилье» и курсографа «Курс-И». Имелись также четыре-пять 127-мм (5-дюймовых) магнитных компасов (2 главных и 2—3 пу­тевых), два комплекта вертушечного (гид­родинамического) лага «ГО марка III» 2-й модели, два комплекта эхолота ЭМИ-2 с одной парой вибраторов. Корабли снабжались радиопеленгато­ром «Градус-К», его антенна размещалась на фок-мачте.

### Экипаж и обитаемость

Жилые, общественные, бытового обслу­живания, пищеблока, медицинского назна­чения и санитарно-гигиенические помеще­ния — такие же, как у крейсеров проекта 26. Численность экипажа из-за установки дополнительного зенитного вооружения увеличилась. При вступлении в строй на «Максиме Горьком» насчитывалось 56 че­ловек начсостава, 159 младших команди­ров, 682 краснофлотца — всего 897 чел. По мере дальнейшего усиления зенит­ной артиллерии, установки радиолокаци­онных станций и другого оборудования, штат экипажа вырос еще больше. К 1944 году на «Максиме Горьком» находилось 963 человека. Двухъярусные койки в кубриках пришлось заменять трехъярусными.

## Вооружение и авиагруппы

### Главный калибр





Артиллерия главного калибра была такой же, как на крейсерах проекта 26 и состояла из девяти 180-мм орудий Б-1-П в трех трехорудийных башенных установках МК-3-180. Боекомплект включал 900 (по 100 на орудие) выстрелов; в перегруз мож­но было принять 942 выстрела. 180-мм орудия Б-1-П с длиной ствола в 57 калиб­ров поставлял завод «Большевик». Уста­новки МК-3-180 разработал Ленинградский металлический завод (он же изготовил пер­вые три башни для крейсера «Киров»), за­тем производство их передали на никола­евский судостроительный завод № 198 имени Марти, который по чертежам ЛМЗ изготавливал башни для последующих крейсеров проектов 26 и 26-бис.

#### Система управления огнём

Система приборов управления стрель­бой (ПУС) «Молния-АЦ» крейсеров проек­та 26-бис отличалась от ПУС «Молния», установленной на «Кирове» и «Ворошило­ве», не только наличием более совершен­ного ЦАС-1, но и рядом дополнительных новшеств. Например, преобразователем координат (ПК), с помощью которого ста­билизировалась в пространстве траекто­рия полета снарядов. В «Молнии-АЦ» для учета углов крена использовалась гировер­тикаль «Шар», входящая в систему прибо­ров управления огнем зенитной артилле­рии «Горизонт-2». Теперь ПУС позволяли осуществлять стрельбу по невидимой цели при корректировке огня с самолета. Таким образом, крейсера проекта 26-бис могли реализовать свою артиллерию на полную дальность. Командно-дальномерный пост КДПЗ-6 находился на башенноподобной мачте. Это снизило вибрацию на полном ходу, но од­новременно уменьшило высоту расположе­ния КДП над водой (20 м против 26 м на проекте 26). Изменение архитектуры носо­вой надстройки привело к иному размеще­нию и двух носовых 90-см боевых прожек­торов типа МРЭ-Э9.0-2. В 1944 году на крейсерах установили радиолокационные станции управления огнем.

### Универсальная артиллерия





100-мм корабельная пушка образца 1940 года (Б-34) — советское универсальное корабельное 100-мм орудие. Артустановка Б-34 была спроектирована в КБ завода «Большевик» под руководством И. И. Иванова в 1936 году. Первые Б-34 устанавливались на крейсерах проекта 26 («Киров») без электропривода и управлялись вручную. В 1940 году Б-34 были доведены и приняты на вооружение.
Универсальное корабельное орудие состояло из свободной трубы, кожуха и казённика. Затвор — горизонтальный клиновой, механизм полу-автоматики пневматического действия (впоследствии заменён на пружинный). Досылка патронов принудительная, пневматическим досылателем. Шит из противопульной брони с подвижным щитком, закрывающим амбразуру. Управление зенитным огнём осуществлялось с помощью системы МПУАЗО «Горизонт».
Орудия Б-34 устанавливались на балтийских и черноморских крейсерах проектов 26, 26-бис и 50, эсминцах, лидерах, сторожевых кораблях (пр. 29, 42, 50) и батареях береговой обороны (четырёхорудийная № 394 на м.Пенай в Цемесской бухте; двухорудийная батарея № 668 на кронштадтском форте «Князь Меньшиков»).

### Зенитная артиллерия

#### Зенитная артиллерия дальнего боя

Зенитная артиллерия дальнего боя крейсеров проекта 26-бис состояла из ше­сти 100-мм универсальных установок Б-34, расположенных на кормовой надстройке по три на борт (две батареи). Для каждого орудия имелось по 300 унитарных патро­нов. В пере­груз корабли проекта 26-бис принимали 2000 снарядов.
Управление стрельбой 100-мм орудий осуществлялось системой морских прибо­ров управления артиллерийским зенитным огнем (МПУАЗО), состоящей из двух ста­билизированных по углу крена постов наводки (СПН) с трехметровыми дальноме­рами типа ДМ-3, зенитным автоматом стрельбы (ЗАС) и системы синхронной си­ловой передачи (СССП). СПН располага­лись побортно на 1-м ярусе носовой над­стройки, их стабилизацию обеспечивала гировертикаль. Здесь находились посты командиров батарей 100-мм орудий. Крейсера проекта 26-бис получили на вооружение усовершенствованные МПУАЗО «Горизонт-2» с ЗАС «Горизонт-2». Новые автоматы стрельбы обеспечивали стабили­зацию траектории снаряда путем транс­формации углов горизонтального и верти­кального наведения через преобразова­тель координат.
Корабли проекта 26-бис отличались друг от друга зенитными артиллерийскими уста­новками дальнего боя. «Максим Горький» и «Молотов» имели штатные Б-34. Но в 1940 году их выпуск завод «Большевик» прекратил, на Кировском заводе началась подготовка к производству улучшенного об­разца — Б-34-У. Великая Отечественная Война и блокада Ленинграда помешали этим планам, и поэтому выпуск этих универсальных установок передали на Красноярский завод № 4 имени Ворошилова. Таким образом, для тихо­океанских крейсеров, достраивавшихся в годы войны, «соток» не оказалось.
В июле — августе 1941 года прошла испы­тания 85-мм корабельная зенитная установ­ка 90-К, спроектированная в КБ завода № 8 имени М.И.Калинина. Установ­ками 90-К вооружались крейсера «Калинин» и «Лазарь Каганович». Зенитная установка 90-К имела меньшие габариты, чем Б-34, поэтому на тихоокеанских крейсерах проекта 26-бис удалось разместить по 8 таких установок. В 1942 году изготовили всего четы­ре орудия 90-К, поэтому «Калинин» был сдан с 76-мм артустановками [34-К](http://wiki.wargaming.net/ru/Navy%3A76-%D0%BC%D0%BC_%D1%83%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B0_34-%D0%9A) — их за­менили на 90-К только в мае 1943 года.

#### Зенитная артиллерия ближнего боя

Зенитная артиллерия ближнего боя состояла из девяти 45-мм полуавтоматов и четырех 12,7-мм пулеметов ДШК. Как и на крейсерах проекта 26, система специального управления отсутствовала, управление и целеуказание осуществлялось коман­дирами батарей. Дистанция до цели изме­рялась полутораметровыми дальномерами ДМ-1,5.
Во время войны крейсера проекта 26-бис вооружались 37-мм автоматическими установками 70-К взамен 45-мм полуавтоматов 21-К. Причем 37-мм автоматы ставились не только вместо 45-мм пушек, но и на крышах башен, вместо снятых катапульт и т.д. Их количество доходило до 15 единиц (на ти­хоокеанских крейсерах — до 21). После капитального ремонта и модер­низации крейсера проекта 26-бис «Молотов», на его борту были установлены 37-мм спаренные автоматические зенитные уста­новки В-11. Во время Отечественной войны на бал­тийских и черноморских крейсерах разме­стили по два 12,7-мм счетверенных пуле­мета «Виккерс» (Vickers Mk-lll), поставля­емых по ленд-лизу из Великобритании.

### Минно-торпедное вооружение

Торпедное вооружение Крей­сера проекта 26-бис имели по два 533-мм торпедных аппарата, располагавшихся по бортам в средней части корабля. Боеком­плект составлял 6 торпед только в аппа­ратах, запасных не было. Проектом пре­дусматривалась установка аппаратов 39-Ю, как и на крейсерах проекта 26.
«Молотов» вооружили более совершен­ными аппаратами 1-Н, разработанными в 1938—1939 годах. Они имели комбинирован­ную систему стрельбы — пороховую и воз­душную, с массой порохового заряда 1400 г. Скорость вылета торпеды из аппарата повы­силась, по сравнению с 39-Ю, в 1,5 раза. Новый аппарат имел несколько большие га­бариты (9230 х 3500 мм) и массу (12 000 кг). Торпедные аппараты снабжались при­борами центральной полуавтоматической наводки, входящими в состав систем при­боров управления торпедной стрельбой (ПУТС) «Молния».
Противолодочное вооружение состо­яло из больших и малых глубинных бомб, кормовых бомбосбрасывателей и бомбо­метов БМБ-1. По проекту крейсера имели 20 ББ-1 и 30 БМ-1, но во время войны при­нимали до 30 ББ-1 и до 60 БМ-1 и несли по 2—4 бомбомета. На крейсерах проекта 26-бис, также как и на их предшественниках типа «Киров», отсутствовали средства обнаружения под­водных лодок. Станция звукоподводной связи «Арктур-МУ-И» функцию шумопеленгаторной выполнять не могла. В перегруз крейсер принимал на верх­нюю палубу 164 мины заграждения образ­ца 1912 года или 100 мин КБ-1. Для их при­емки предусматривались рельсы протяжен­ностью 270 м. В воду мины сбрасывались по двум кормовым скатам.

### Противоминное вооружение

Противоминное вооружение. Защита от якорных мин обеспечивалась, как и у ко­раблей проекта 26, четырьмя параванами-охранителями К-1, размещенными на те­лежках у барбета 2-й башни главного ка­либра. 6 июня 1941 года главный военный со­вет ВМФ принял решение «Об оборудова­нии боевых кораблей размагничивающими устройствами в 1941 году», согласно кото­рому в течение III и IV кварталов намеча­лось оборудовать такими устройствами все крейсера. Устанавливать их пришлось уже во время войны. В августе того же года в заводских ус­ловиях, во время аварийно-восстанови­тельного ремонта, был оборудован штат­ной системой ЛФТИ «Максим Горький». К осени закончили монтаж размагничива­ющего устройства на «Молотове». В декаб­ре 1942-го на крейсере «Калинин» смон­тировали более совершенное размагничи­вающее устройство, разработанное на ос­нове проведенных исследований и накоп­ленного опыта.

### Авиационное вооружение





Авиационное вооружение, такое же, как у крейсеров проекта 26, включало два самолета и катапульту. Последняя разме­щалась в средней части корабля между трубами. Взлет самолета осуществлялся при развороте катапульты на угол в преде­лах 60°—120°. Самолеты стояли на специ­альных площадках у первой трубы. Их кры­лья для удобства хранения могли склады­ваться назад.

Крейсера проекта 26-бис получили са­молеты-разведчики КОР-1, созданные в таганрогском ЦКБ морского самолетостро­ения и принятые на вооружение до созда­ния более совершенной машины. Предназ­наченный для их замены корабельный раз­ведчик КОР-2 проектировался по схеме летающей лодки.
На крейсерах «Максим Горький» и «Мо­лотов», в отличие от крейсеров проекта 26, имевших немецкие катапульты, установи­ли отечественные ЗК-1 производства Ле­нинградского завода ПТО имени Кирова (главный конструктор Бухвостов). По сво­им характеристикам они были близки к не­мецким К-12: разгонная скорость 125 км/ч, длина 24 м, масса 27 т. Авиационное во­оружение на тихоокеанских крейсерах при их сдаче отсутствовало, а катапульты ЗК-26 установили уже после войны (с са­молетами КОР-2).





Наиболее интересные испытания про­ходили на крейсере «Молотов», где по ре­шению ГКО от 12 сентября 1943 года вза­мен старой установили модернизирован­ную катапульту ЗК-1а. В Батуми в августе 1944-го с нее запускали грузовые макеты — «болванки», а в следующем месяце в Но­вороссийске начались сдаточные испыта­ния. В акте от 24 октября того же года за­писано: «Катапульта, проверенная много­кратными пусками самолетов Бе-4 и «Спитфайр», работает отлично и может быть допущена к эксплуатации». Взлеты англий­ского колесного истребителя и советской летающей лодки с одной и той же направ­ляющей подтвердили универсальность и высокие качества ЗК-1а. В 1945 году на крейсере «Лазарь Кага­нович» опробовали усовершенствованную катапульту ЗК-26 — в районе Владивосто­ка были проведены ее испытания 12 стар­тами самолета КОР-2.

Авиация крейсеров в боевых условиях не применялась. В начале войны самоле­ты сняли с кораблей, но они по-прежнему числились в составе элементов их воору­жения. Во время восстановительного ре­монта «Максима Горького» в 1941 году с него демонтировали катапульту, чтобы на ее месте установить дополнительные зе­нитные орудия. В октябре 1947 года ката­пульты демонтировали на всех крейсерах.

## История службы корабля

### Предвоенный период

Официально не вступивший еще в строй головной крейсер проекта 26-бис «Максим Горький» 27 июля 1940 года принял участие в военно-морском параде на Неве в честь Дня ВМФ.
13—14 декабря 1940 года, после поднятия флага, совместно с дивизионом новых эс­минцев он перебазировался в Таллин.
4 мая следующего года крейсер вышел на рейд для отработки задач боевой подготов­ки, а затем выполнял учебные стрельбы, в том числе три — главным калибром.
14 июня в составе ОЛС он перешел из Тал­лина в Усть-Двинск.

### Военный годы

В первый же день войны отряд минных заградителей и эсминцев под флагом ко­мандующего эскадрой КБФ контр-адмира­ла Д.Д.Вдовиченко начал постановку обо­ронительного минного заграждения в устье Финского залива. Для прикрытия его от уда­ров противника со стороны моря в 17.57 из Усть-Двинска вышел отряд кораблей под ко­мандованием начальника штаба ОЛС капи­тана 2 ранга И.Г.Святова в составе крейсе­ра «Максим Горький» и эсминцев «Гнев­ный», «Гордый» и «Стерегущий».
Корабли миновали Ирбенский пролив и около трех часов ночи 23 июня, снизив ско­рость до 18 узлов, начали маневрирование вблизи маяка Тахкуна, следуя переменны­ми курсами.
В 3.35 в 16— 18 милях к севе­ро-западу от маяка подорвался на мине эсминец «Гневный» — ему оторвало носо­вую оконечность корпуса. Сразу же после этого «Максим Горький» и «Стерегущий» повернули «все вдруг» на обратный курс.
В 4.21 крейсер подорвался на мине в точке с координатами 59°20' с.ш. и 22°00' в.д. Центр взрыва пришелся на левый борт око­ло 24-го шп. на высоте 1,5—2 м. от киля. Носовая оконечность корпуса, оторванная по линии, соединяющей центр взрыва с 47-м шп. на палубе полубака, перевернулась вверх форштевнем и быстро затонула. Рай­он повреждений ограничивался 55-м шп. Траверзная переборка на 61-м шп. не по­страдала и сохранила водонепроницае­мость. Чтобы устранить дифферент на нос, были затоплены кормовые дифферентные и креповые отсеки, а затем и кормовое под­башенное отделение. Переборки на 61-м и 83-м шп. подкрепили деревянными упора­ми.
В 4.31 командир, боясь разрушения носовой переборки, дал задний ход. Но крейсер опи­сывал циркуляцию и не слушался руля. Ко­мандир пошел на риск и дал машинами «ма­лый вперед». Траверзная переборка выдер­жала, скорость постепенно повысили до 8 узлов. После ряда мероприятий, осуществ­ленных личным составом по обеспечению живучести, крейсер пошел своим ходом, развивая до 12 узлов (при этом машины давали 109 об/мин, что соответствовало 16 узлам в нормальных условиях). Командир крейсера решил не возвра­щаться в Таллин, а идти к ближайшему бе­регу — острову Вормси. На переходе сиг­нальщики трижды сообщили об обнаруже­нии подводных лодок. Каждый раз корабль, сохранивший свою боеспособность и по­движность, выполнял маневр уклонения от возможных атак и открывал огонь из 100-мм и 45-мм орудий.
В 8.30 «Максим Горь­кий», сопровождаемый эсминцем «Стере­гущий», подошел к юго-западной оконечности острова Вормси, но стать на якорь не мог, поскольку становые якоря затонули вместе с носовой оконечностью, а стоп-анкер был потерян в результате сотрясения от взрыва. Чтобы крейсер не вынесло тече­нием на камни, его приткнули носом к мели и приняли балласт в носовые отсеки с та­ким расчетом, чтобы он сел на грунт носо­вой частью в районе 46—70 шп., а винты и руль оставались на глубине, даже если ко­рабль развернет течением.
В 12.40 к «Максиму Горькому» подошел лидер «Минск» под флагом командующе­го эскадрой. Д.Д.Вдовиченко осмотрел по­вреждения крейсера и определил необхо­димые мероприятия для его дальнейшего перехода. В помощь поврежденному кораб­лю был сформирован отряд, который возгла­вил командир ОВРа главной базы капитан 2 ранга А.А.Милешкин (флаг на БТЩ-208 «Шкив»). В него вошли дивизион БТЩ, эс­минцы «Артем» и «Володарский», 5 кате­ров МО, спасательное судно «Нептун» и гидрографическое судно «Лоод».
В 21.15 от сигнальщиков крейсера по­ступил доклад о якобы обнаруженной под­водной лодке, и правая 100-мм батарея дала по ней два залпа.
В 21.35 из Таллина подошли дивизион БТЩ, буксир «Зарница» и вспомогательное судно «Кама».
В 23.55 на «Каму» было выгружено 1200 180-мм полузарядов из погребов 1-й и 2-й башен и 6 боевых зарядных отделений торпед.
В 7.35, 24 июня прибыли эсминцы «Ар­тем» и «Володарский». К 8 часам утра во­долазные работы завершили. На разру­шенную часть носовой оконечности был надет пластырь. Перед переборкой 61-го шп. установили деревянный барьер для защиты ее от ударов волн. Из бревен, пла­стыря и парусины соорудили фальшнос для уменьшения сопротивления.
В 9.00 подошедшее спасательное судно «Нептун» приняло буксирный трос с кормы крейсе­ра, а «Зарница» — с носа. Из носовых от­секов откачали воду.
В 9.44 корабль со­шел с мели.
В 9.53 крейсер отдал кормо­вой буксир, а в 10.09 начал движение сво­им ходом. Весь караван двинулся в путь, головным шел БТЩ-208, за ним строем уступа влево еще три БТЩ, затем «Стере­гущий», «Артем», «Володарский», конце­выми шли крейсер и спасательное судно.
В 11.58 у банки Лайне головной БТЩ подорвался на магнитной мине и быстро затонул. На нем погибли командиры ОВРа и дивизиона БТЩ, а также все документы на переход. «Максим Горький» немедлен­но отработал назад и начал самостоятель­но разворачиваться на обратный курс.
В 14.20 отряд вернулся к острову Вормси; по пути крейсер дважды открывал огонь из 100-мм орудий — по обнаруженному пе­рископу (в 12.26) и самолету (в 12.52). Что­бы удержать корабль в проливе, с него по­дали буксир на спасательное судно «Неп­тун», вставшее на якорь. Однако задерживаться у Вормси было опасно — над кораблями то и дело появ­лялись вражеские разведчики.
В 18.00 с помощью спасательного судна, «Максим Горький» начал разворот для выхода из пролива.
В 18.12 он отдал буксир и пошел своим ходом. И.Г.Святов повел крейсер не по фарватеру, а вблизи берега, по малым глубинам, имея под килем не более 1,5 м воды. Головным шел БТЩ-218, за ним — остальные тральщики, эсминец «Артем», в кильватер ему — «Максим Горький», справа от крейсера — «Стерегущий», три ТКА и два МО, слева — «Володарский» и столько же катеров.
В ночь на 25 июня отряд прибыл на Тал­линский рейд. Снова был подан буксир на вставший на якорь «Нептун».
В 6.42 три буксира повели крейсер в Купеческую га­вань, и в 8.40 он ошвартовался у Северно­го мола. После тщательного обследования по­вреждений офицеры техотдела флота под­твердили, что крейсер может идти в Крон­штадт. Переход был намечен на 27 июня. Приняли решение идти по прибрежному фарватеру.
В 2.16 «Максим Горький» в охранении трех эсминцев и катеров МО вы­шел за тралами шести БТЩ, шедших в строю двойного уступа. На переходе траль­щики подсекли 4 мины. Из Нарвского за­лива в Лужскую губу отряд прошел через сложный пролив Хайлода, где до войны не появлялся ни один крупный корабль.
В 18.30 крейсер был на Большом Кронштадтском рейде. При переходе из Таллина в Кронштадт он развивал до 13—14 узлов, большая скорость грозила опасностью — от напора воды могла разрушиться пере­борка 61-го шп.
В 20.00 буксир КП-1 провел корабль в ворота гавани, а в 20.44 он вошел в док имени Велещинского.
В 5.00 28 июня с него выгрузили весь боезапас, а в 15.15 «Мак­сим Горький» встал на кильблоки.

Выполнять срочные восстановительные работы поручили заводу № 189. В Крон­штадт прибыла группа специалистов заво­да под руководством главного инженера В.С.Боженко. После обсуждения было ре­шено построить на стапеле завода новую носовую оконечность, спустить ее на воду, отбуксировать в Кронштадт и затем соеди­нить в доке с корпусом корабля. Такой спо­соб восстановления одобрили главный конструктор корабля А.Й.Маслов и видный ученый-кораблестроитель член-корреспон­дент АН СССР Ю.А.Шиманский. Ответствен­ным руководителем по ремонту крейсера назначили старшего строителя А.С.Мона­хова, от ЦКБ-17 была выделена оператив­ная группа во главе с Н.А.Киселевым, от КБ завода № 189 — конструкторская груп­па под руководством П.Н.Кочерова.





За восемь дней в доке были произведе­ны обрезка и зачистка рваных участков об­шивки и набора корпуса, определены места пристыковки новой носовой оконечности, произведен ремонт отдельных поврежден­ных участков корпуса. После этого корабль вывели из дока и поставили носом к стенке Морского завода.
3 июля на восточном ста­пеле завода № 189 начали постройку носо­вой оконечности, для которой удалось ис­пользовать отливки форштевня, клюзов и судовое оборудование недостроенных крей­серов проекта 68. Круглосуточный ударный труд четырехсот судостроителей позволил изготовить ее всего за 15 дней.
18 июля 150-тонную носовую оконечность спустили на воду с принятым для остойчивости водяным балластом (120 т). При спуске, в качестве меры предосторожности, ее поддерживал 200-тонный плавучий кран. В ночь с 20 на 21 июля носовую оконечность отбуксировали в Кронштадт и сразу же ввели в док — на тех же спусковых салазках, на которых она была спущена на воду со стапеля. Затем в док вошел и сам поврежденный крейсер. После откачки воды отсек подтянули, состыковали и заклепали. Чтобы обеспечить светомаски­ровку при проведении сварочных и газоре­зательных работ, над доком соорудили из брезента светонепроницаемый шатер, пол­ностью закрывший носовую часть корабля. Во время ремонта были также исправлены погнутые кромки лопастей левого гребного винта и смонтировано размагничивающее ус­тройство, а также сняты катапульта и 45-мм орудия, а на их месте установлены 10 37-мм автоматов 70-К.
2 августа корабль вывели из дока, а 12-го он вышел на рейд для проверки механиз­мов, оборудования, размагничивающего устройства и проведения ходовых испыта­ний. Вместо намеченных трех месяцев на восстановление «Максима Горького» ушло всего 43 дня.
18 августа четыре буксира ввели крей­сер в Лесную гавань. Уже на следующий день его 100-мм орудия открыли огонь по самолетам противника.
24 августа он пе­ребазировался из Кронштадта в Ленин­град, пройдя по Морскому каналу без бук­сиров, и ошвартовался у Хлебного мола торгового порта.





Крейсер был включен в систему артил­лерийской обороны города, и 4 сентября его артиллерия впервые открыла огонь по наступавшим в районе Белоострова фин­ским войскам. Затем «Максим Горький» участвовал в отражении сентябрьского штурма Ленинграда.
С 7 по 17 сентября, в период наиболее напряженных боев, он систематически обстреливал наступавшие вражеские войска в районе Красное Село, Тайцы. Так, 11 сентября корабль выполнил 10 стрельб главным калибром, выпустив 285 снарядов по немецким войскам.
С 12 сентября 100-мм орудия крейсера ежедневно открывали огонь по немецким самолетам, бомбившим порт. К середине месяца линия фронта настоль­ко приблизилась к городу, что артиллерия про­тивника получила возможность вести огонь прямой наводкой по неподвижному кораб­лю.
16-го числа в него попал один 127-мм снаряд, а 17-го — четыре (два пробили верх­нюю палубу и надводный борт, третий — трубу, четвертый — надстройку; 7 моряков были убиты, 28 ранены, возникшие пожары быстро ликвидировали). Чтобы корректиро­вать огонь своей артиллерии по кораблям, немцы в этот день в районе Красного села подняли аэростат с наблюдателями. Артиллеристы «Максима Горького» сделали по нему несколько выстрелов, после чего аэро­стат взмыл вверх и исчез (вероятно, пере­било привязной трос).
21 сентября в крейсер попали три тяже­лых снаряда, в результате был разбит хо­довой мостик, девять моряков погибли, се­мерых ранило. Дальнейшая стоянка на от­крытой позиции грозила кораблю неминуе­мой гибелью. Его командир капитан 1 ранга А.Н.Петров с разрешения штаба эскадры сменил огневую позицию. Поскольку крей­сер не мог развернуться в акватории порта, то он задним ходом, без помощи буксиров, против течения, прошел Морским каналом и укрылся в Гутуевском ковше, затратив на переход и швартовку всего 20 минут. Это был маневр, на который едва ли кто-нибудь отважился в мирное время.
22 сентября в 6.00 корабль от­дал швартовы, и буксиры вывели его в Неву, поставив к левому берегу у завода № 194, а 23 сентября в 15.00 крейсер по­дошел к стенке завода № 189 для ремон­та. Уже 3 октября его отбуксировали к Же­лезной стенке торгового порта вблизи ус­тья Фонтанки, хотя устранение поврежде­ний продолжалось до 8-го числа. 22 и 24 октября противник обстреливал неподвиж­ный корабль, и поэтому в дальнейшем при выполнении ответных стрельб командир крейсера старался менять позицию.
1 и 2 ноября «Максим Горький» четыре раза вел огонь по поселку Володарского, 22 и 23 — по батареям противника. Несмотря на то, что корабль менял места стоянки, ему не удавалось избежать попаданий. Так, 22-го вражеский снаряд попал в полубак перед 1-й башней.
29 ноября впервые позиции противника обстреливали из 100-мм ору­дий крейсера. 20, 23 и 25 декабря его ар­тиллерия открывала огонь по узлам сопро­тивления немцев, содействуя войскам 42-й армии. Последние в 1941 году залпы «Горь­кого» прозвучали 27 декабря. Поскольку 28 ноября 1941 года Военным советом КБФ было принято решение о пре­кращении отопления кораблей нефтью, с 5 декабря крейсер перевели на отопление уг­лем; на корабле оставили лишь аварийный запас — 60 т мазута. Для утепления внутрен­них помещений верхнюю палубу покрыли толстым слоем шлака, на люки и входы сде­лали тамбуры. В целях маскировки борта и надстройки покрасили белилами.
Все стоявшие на Неве и в ее притоках корабли были объединены в группы, «Максим Горький» вошел в состав 2-й группы, базировавшейся в торговом порту. На зим­ний период ему установили оперативную готовность 6 суток, в постоянной готовнос­ти он должен был иметь одну башню глав­ного калибра.
Зимой 1941/42 года неподвижно стояв­ший крейсер неоднократно обстреливался немецкой артиллерией. 21 января в него попал 6-дюймовый снаряд, в результате чего вышло из строя 100-мм орудие. Глав­ный калибр корабля привлекался к контр­батарейной борьбе. 8 и 9 февраля «Мак­сим Горький» обстреливал батареи против­ника на Вороньей горе, израсходовав 29 180-мм снарядов.
С 28 марта по 30 апреля 1942 года нем­цы осуществляли операцию «Айштосс» по уничтожению кораблей КБФ. 4 апреля не­мецкие бомбардировщики сбросили на «Максим Горький» более 70 бомб, две из них разорвались на стенке в 5—7 м от бор­та в районе 2-й башни, а одна — в воде, в 3—4 м от правого борта напротив боевой рубки. Однако крейсер отделался незначи­тельными повреждениями. На следующий день налет повторился, и опять без резуль­татов для Люфтваффе.
22 апреля крейсер обстрелял батареи противника в районе Лигово. Самым тяжелым днем для кораб­лей, стоявших на Неве, стало 24 апреля, когда «Максим Горький» атаковали 10 бом­бардировщиков Ю-88, 12 пикировщиков Ю-87 и 15 истребителей Ме-109. Налет со­провождался артобстрелом, радисты крей­сера засекли работу вражеского корректи­ровщика, находившегося в районе стоян­ки корабля. Свыше 150 бомб и 50 снаря­дов разорвались буквально рядом. Прямых попаданий не было, но от осколков погиб­ли три краснофлотца, пятерых ранило. На берегу загорелся портовый склад, а также стоявший по носу крейсера транспорт, для их тушения были посланы аварийные партии. Зенитчики «Максима Горького» в этот день сбили два самолета. Крейсеру следовало сменить стоянку, но лед был еще крепок, а буксиры и ледоколы не име­ли топлива. Налеты повторились 25 и 27 апреля, когда вслед за начавшимся артоб­стрелом корабль подвергся новым воздуш­ным атакам. Всего 27 апреля рядом с крей­сером разорвалось 15 авиабомб и около 100 снарядов, осколки которых сделали множество мелких пробоин. В этот день зенитчики «Максима Горького» сбили два Ю-87. При отражении налетов авиации противника на крейсере израсходовали в апреле 504 100-мм, 1377 37-мм снарядов и 2181 12,7-мм патронов. Прямых попада­ний немцы не добились, но от сотрясений вышли из строя большинство приемников и передатчиков, дальномеры, котел № 3, лоп­нула лапа турбины низкого давления носово­го ГТЗА. Только вечером 28 апреля крейсер перевели к достроечной стенке завода № 196 (во время ремонта на нем дополнительно установили три 37-мм автомата).
В мае — июне 1942-го крейсер поддер­живал своим огнем Невскую и Приморскую оперативные группы Ленинградского фрон­та, в августе он выполнил три стрельбы по батареям противника в районе совхоза «Беззаботное». Всего за 1942 год главный калибр крейсера провел 9 боевых стрельб, выпустив по немцам 86 180-мм снарядов.
Зимой 1942/43 года были капитально отремонтированы турбо-генераторы, вы­полнен ремонт дизель-генераторов и ба­шен главного калибра, всю верхнюю палу­бу крейсера покрыли броневыми плитами толщиной 30 — 37 мм в два слоя (общий вес плит — 225 т).
Летом «Максим Горький» участвовал в контрбатарейной борьбе: 9 июля с позиции у завода «Судомех» и 17 августа от Же­лезной стенки торгового порта крейсер об­стреливал батареи фашистов в районе Знаменское, Коркули, израсходовав 106 снарядов главного калибра.
В январе 1944 года, накануне операции по снятию блокады Ленинграда, крейсер был включен в состав 2-й группы морской артиллерии. Корабли должны были разру­шать узлы сопротивления, командные пун­кты, склады противника.
13 и 14 января орудия главного калибра «Максима Горь­кого» произвели несколько выстрелов по вражеским укреплениям. Но основной удар пришелся на 15 января: 276 снарядов, или 27 т смертоносного металла обрушили в этот день его орудия на позиции неприяте­ля. Были отмечены три взрыва и большой пожар. С выходом наших войск на ближ­ние подступы к основным узлам сопротив­ления немцев — Красное Село и Ропша на крейсера 2-й группы была возложена за­дача массированными огневыми ударами, чередующимися с методическим огнем, парализовать пути сообщения отходившей петергофско-стрельнинской группировки противника, уничтожать скопления его жи­вой силы и техники.
С 16 по 19 января ар­тиллерия крейсера выпускала в день от 60 до 140 снарядов; 24 января она содейство­вала наступлению 67-й армии и войск Вол­ховского фронта на Тосненском направле­нии. За время проведения операции крейсер выпустил по врагу 701 снаряд главно­го калибра.
Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 марта 1944 года «За образцо­вое выполнение боевых заданий командо­вания на фронте борьбы с немецко-фаши­стскими захватчиками и проявленные при этом личным составом доблесть и муже­ство» крейсер «Максим Горький» был на­гражден **орденом Красного Знамени.**
В июне 1944-го «Максим Горький» в со­ставе 4-й артиллерийской группы поддержи­вал огнем своих орудий наступление частей Красной Армии на выборгском направлении, уничтожая укрепления линии Маннергейма. 9 июня крейсер выпустил 100 снарядов глав­ного калибра по району Куоккала.
В 1941 — 1944 годах корабль выполнил 126 боевых стрельб, выпустил 2300 180-мм снарядов. Отражая налеты вражеской авиа­ции, его зенитчики сбили пять самолетов.

### Послевоенные годы





25 февраля 1946 года «Максим Горький» вошел в состав эскадры Южно-балтийско­го флота (4-й ВМФ), перешел в Лиепаю, а затем в Балтийск. На крейсере располагал­ся штаб эскадры. В октябре того же года крейсер с пятью эсминцами находился в море на учениях. 7 ноября 1947 года он при­был в Ленинград для участия в параде.

В декабре 1950-го на корабле проводились, и весьма успешно, испытания первого совет­ского корабельного вертолета Ка-10 в присут­ствии главного конструктора Н.И.Камова. Для взлета и посадки аппарата на палубе юта на­несли белый квадрат размерами 7x7 м. Сам вертолет со снятыми лопастями установили на шкафуте у среза полубака. Площадку для стоянки выбрали очень удобную — винтокры­лая машина не мешала даже стрельбе из главного калибра. Никаких других доработок на крейсере для ее эксплуатации не потре­бовалось, только во время полетов «срубал­ся» кормовой флагшток. Методика выполне­ния взлета и посадки отрабатывалась при раз­личных направлениях и скоростях воздушно­го потока над палубой. Для этого крейсер хо­дил разными курсами, изменяя скорость хода — от малого до полного. Первая посад­ка вертолета на палубу прошла 7 декабря.
Летом 1953 года «Максим Горький» пе­решел в Кронштадт, чтобы осенью встать на капитальный ремонт и модернизацию. 16 июня его включили в состав кораблей Кронштадтской военно-морской крепости. В июле того же года он в последний раз воз­главил парад кораблей на Неве в честь Дня ВМФ, а в декабре встал на капремонт и модернизацию на завод № 194.

17 февра­ля 1956 года корабль был выведен из бое­вого состава КБФ и переформирован в опытовый крейсер, а 18 апреля 1959-го исклю­чен из состава ВМФ и передан на слом.

### Командиры корабля

**А.Н.Петров** - ?-1942 гг.

**И.Г.Святов** - 1942-1943 гг.

**А.Г.Ванифатьев** - 1943-1946 гг.

**Г.П.Негода** - 1946 гг.

**Г.С.Абашвили** - 1946-1948 гг.

**Г.П.Негода** - 1948-1949 гг.

**П.М.Гончар** - 1949-1951 гг.

## Галерея изображений

* 

Июль 1941 г. Ремонт после подравы носовой части

* 

Универсальное 100-мм орудие.

* 

общий чертеж крейсера "Максим Горький"

* 

крейсера "Максим Горький" в бою

* 

крейсера "Максим Горький" на рейде

* 

общий вид крейсера "Максим Горький"

* 

авиагруппа крейсера "Максим Горький"

* 

главный калибр крейсера "Максим Горький"

* 

Катапульта и гидросамолет крейсера "Максим Горький"

* 

У пирса ленинградского торгового порта крейсера "Максим Горький"

* 

Главный калибр крейсера "Максим Горький"