

**Чаплыгин, Андрей Викторович.**  
Ч-19 Эскадренный броненосец «Ретвизан». Американец на русской службе / Андрей Чаплыгин. — Москва : Эксмо : Яуза, 2018. — 64 с. — (Легендарные корабли).

ISBN 978-5-04-090600-0

Построенный для русского флота на американской верфи, этот корабль претендовал на звание лучшего в своем классе. Уже в первый день русско-японской войны он был серьезно поврежден торпедой, но при этом продолжал, выполняя роль плавучего форта, отбивать атаки японских миноносцев и брандеров. В Порт-Артуре не было дока, способного вместить столь крупный корабль, но русские инженеры и рабочие смогли отремонтировать корабль с помощью кессона.

Во время боя в Желтом море практически в самоубийственной атаке «Ретвизан» пытался таранить японские корабли. После сдачи Порт-Артура вошел в состав японского флота под именем «Хидзен». Уже под флагом Страны восходящего солнца охотился за германскими рейдерами и поддерживал интервенцию на Дальнем Востоке.

Предлагаем читателям историю постройки и службы одного из самых знаменитых кораблей отечественного флота.

**УДК 623.824(47)**  
**ББК 68.54**

# СОДЕРЖАНИЕ

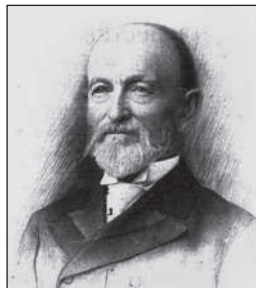
---

История проектирования .....	4
Постройка и испытания .....	8
Описание конструкции .....	15
Корпус .....	15
Бронирование .....	15
Вооружение .....	17
Энергетическая установка .....	26
Электрооборудование .....	28
Устройства и системы .....	28
Экипаж .....	28
История службы .....	29
Переход в Кронштадт .....	29
На Дальнем Востоке .....	32
Японское нападение .....	35
На страже рейда .....	39
Ремонт .....	41
Бой в Желтом море .....	50
Агония .....	58
«Хидзен» .....	61
Оценка проекта .....	62
Литература .....	63

# История проектирования

Сложившаяся во второй половине 1890-х годов политическая обстановка потребовала от России серьезного пересмотра военно-морской политики. К традиционным «точкам приложения сил» — Балтийскому и Черноморскому театрам добавился Дальний Восток, где Япония при английской поддержке строила современный флот. После того как совместно с Германией и Францией Россия добилась пересмотра заключенного по итогам победы Японии над Китаем Симоносекского мирного договора и передачи в 1898 году в арендное пользование Ляодунского полуострова, не оставалось сомнений, что свой обновленный флот Япония использует прежде всего для борьбы с ней.

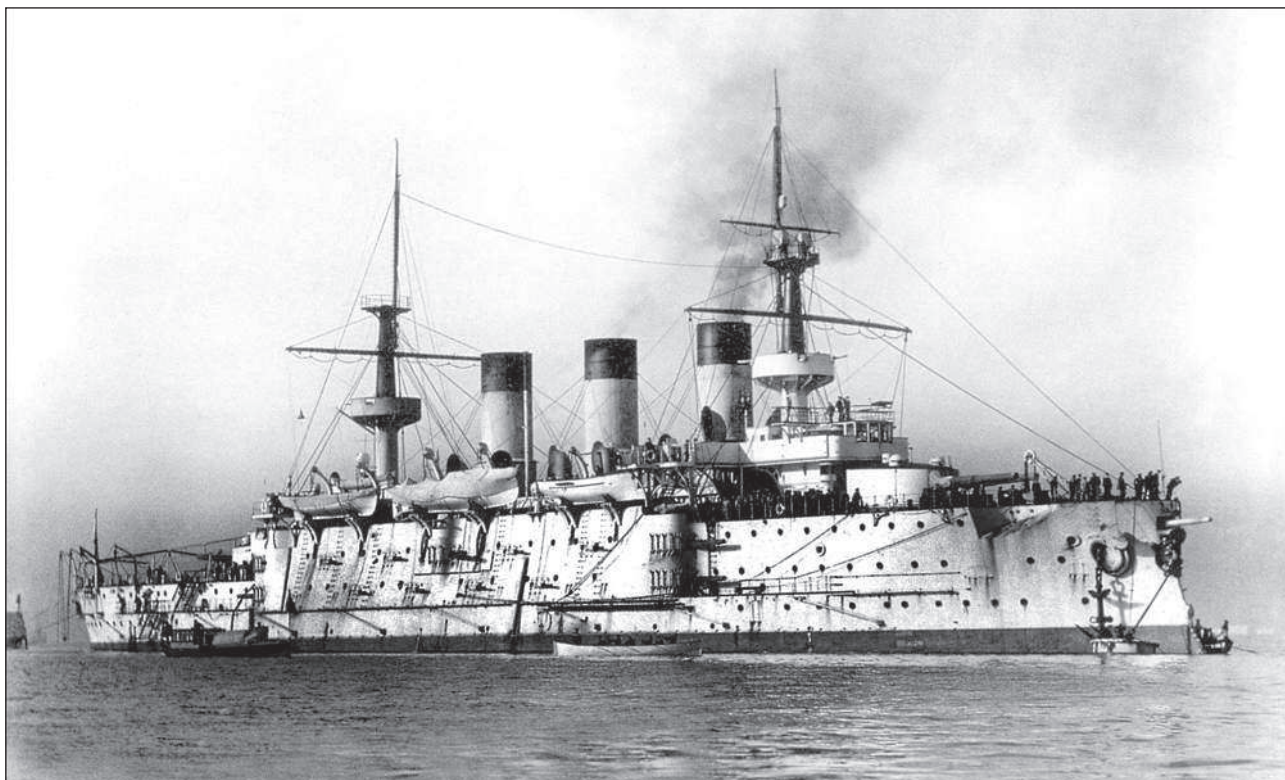
Такая ситуация выявила явную недостаточность русских сил на Дальнем Востоке, и в Петербурге в дополнение к уже действующей обширной кораблестроительной программе 1895 года решили принять еще одну «для нужд Дальнего Востока», включавшую пять эскадренных броненосцев, 16 крейсеров, два минных заградителя и 36 миноносцев. На Балтике при этом планировали ограничиться оборонительным флотом. Считалось, что к 1905 году Россия будет иметь на Дальнем Востоке десять эскадренных броненос-



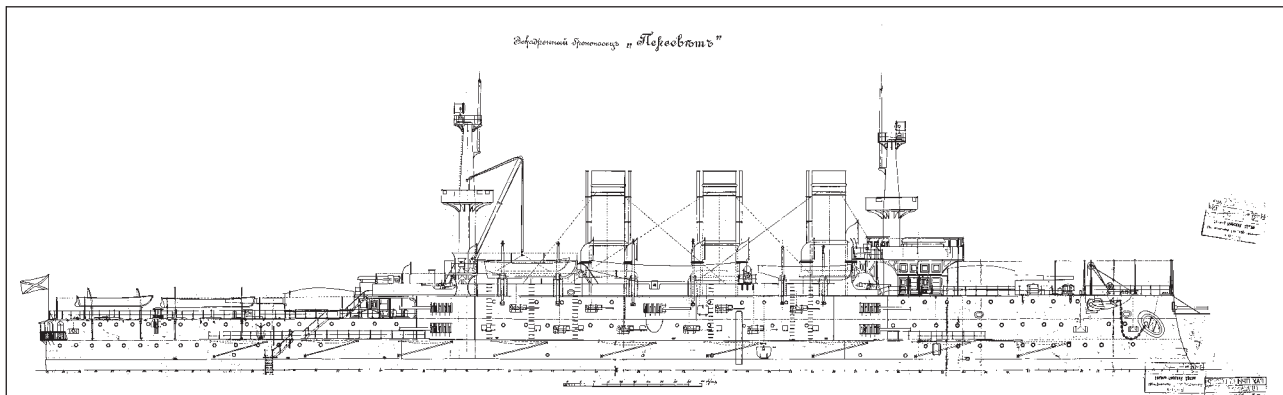
Чарльз Генри Крамп — глава судостроительной компании «William Cramp & Sons»

цев против шести японских. В 1901 году император Николай II говорил принцу Генриху: «*Столкновение неизбежно; но надеюсь, что оно произойдет не ранее, чем через четыре года — тогда у нас будет преобладание на море. Это — наш основной интерес.*»

Однако выполнению программы могли помешать недопустимо долгие сроки постройки кораблей на отечественных верфях. Японские же корабли строились преимущественно на английских верфях значительно быстрее. Другим фактором была традиционная привычка строить корабли, нацеленные на борьбу с британскими, что приводило к преобладанию в них



Эскадренный броненосец «Пересвет», выбранный в качестве прототипа для разработки проекта новых кораблей программы «для нужд Дальнего Востока»



**Эскадренный броненосец «Пересвет», копия подлинного чертежа**

крейсерских черт, в ущерб огневой мощи и защите. Естественным выходом для России в такой ситуации стало размещение части заказов на зарубежных предприятиях, что способствовало не только ускорению пополнения флота, но и позволяло ознакомиться с наиболее передовыми на то время технологиями судостроения.

Руководители зарубежных судостроительных фирм прекрасно знали о выделенных на усиление русского флота 90 млн рублей, и за выгодные заказы развернулась нешуточная борьба. Среди претендующих оказался и Чарльз Генри Крамп, глава американской судостроительной компании «Вильям Крамп и сыновья». Этой фирме и ранее приходилось выполнять заказы для русского флота. На ее стапелях строились крейсера «Европа», «Азия», «Африка» и «Забияка».

И в этот раз фирма выступила с заманчивым предложением построить в сжатые сроки два эскадренных броненосца, четыре крейсера водоизмещением

по 6000 и 2500 тонн и 30 миноносцев, причем 20 из них — на специально построенной верфи в Порт-Артуре или Владивостоке. 21 марта 1898 года предложения Ч. Крампа рассмотрел великий князь Алексей Александрович, и уже к апрелю, минуя участие в конкурсе и прочие формальности, была достигнута принципиальная договоренность о постройке для русского флота фирмой «Вильям Крамп и сыновья» эскадренного броненосца и бронепалубного крейсера.

В качестве исходного образца для броненосца Крамп предложил построенную на фирме для американского флота «Айову». Однако это не устроило заказчика: скорость в 16 узлов признали недостаточной, мал был и нормальный запас угля в 625 тонн. По настоянию МТК за прототип приняли броненосец «Пересвет» с заменой 254-мм орудий главного калибра на 305-мм, а трехвальной энергетической установки на двухвальную. Кроме того, предусматривался отказ



**Эскадренный броненосец «Айова», предложенный Ч. Крампом в качестве исходного образца**



*Корпус броненосца «Ретвизан» на стапеле. На верхнем снимке на дальнем плане видны трубы построенного здесь же крейсера «Варяг», 1900 г.*



от одного из явных «крейсерских» элементов — деревянной и медной обшивки подводной части корпуса.

Техническое задание предусматривало водоизмещение 12 000 т, осадку не более 7,9 м, скорость 18 узлов и дальность плавания 8300 миль. В качестве главного калибра предусматривалось четыре 305-мм орудия в двухорудийных башнях, причем осевых пушек должны были располагаться на высоте не менее 8,2 м от ватерлинии. Вспомогательный калибр — двенадцать 152-мм пушек. Оборону от атак миноносцев предполагалось обеспечивать посредством двадцати 75-мм орудий и такого же количества 47-мм. Также планировали установить шесть торпедных аппаратов. Два броневых пояса толщиной 229 и 152 мм должны были прикрывать не менее двух третей длины корабля.

С собой в США Чарльз Крамп, с разрешения русского руководства, увез чертежи броненосцев «Пересвет» и заложенного в Николаеве «Князь Потемкин-Таврический». Считалось, что последний по своим характеристикам (за исключением скорости и дальности плавания) в наибольшей степени подходит «для нужд Дальнего Востока».

Проведенные американскими специалистами расчеты наглядно продемонстрировали практически полное отсутствие возможности достижения предусмотренных техническим заданием параметров в рамках 12 000 т водоизмещения. После длительной переписки удалось убедить генерал-адмирала увеличить верхний предел до 12 700 т, согласиться заменить котлы Бельвиля более легкими, но менее надежными системы Никлосса и разрешить их форсировать во время испытаний, чего ранее в русском флоте не допускалось. После этого в течение нескольких дней конструкторы подготовили чертежи общего расположения и спецификацию нового корабля.

Заключение контракта на постройку броненосца (будущий «Ретвизан») и крейсера (будущий «Варяг») состоялось 11 апреля 1898 года. Общая его стоимость составила 6,5 млн американских долларов. Срок постройки определялся в 30 месяцев. Отдельно оговаривалась система штрафов. За недобор 18-узловой скорости (по результатам четырех последовательных пробегов) из вознаграждения фирмы вычиталось по 15 тыс. долларов за каждую четверть узла. В случае если скорость окажется равной 16 узлам или еще меньшей, заказчик оговаривал право и вовсе отказаться от корабля. За каждый лишний дюйм осадки взыскивалось по 21 тыс. долларов. За нарушение сроков постройки по одному проценту от общей стоимости заказа за каждый месяц задержки. Отдельно оговаривались передача Морскому министерству полного комплекта чертежей и запрет их передачи в третьи руки.

Тем же контрактом предусматривалось нахождение во время постройки в США русской «наблюдающей комиссии», которая наделялась полномочиями, позволяющими заниматься всеми вопросами «по постройке, снабжению и вооружению заказанных судов». Председателем комиссии стал капитан 1 ранга М.А. Данилевский. Однако в силу характера он не смог наладить рабочие отношения ни с руководством фирмы, ни с другими членами комиссии. Он оставлял ре-



**Эдуард Николаевич Шенснович** — председатель наблюдательной комиссии, а затем бессмертный командир броненосца «Ретвизан»

шение всех вопросов за собой, низведя подчиненных до уровня канцелярских исполнителей. Определенную свободу действий им вернули только после вмешательства управляющего Морским министерством вице-адмирала П.П. Тыртова. К счастью для дела, М.А. Данилевский вскоре был отозван и 10 ноября назначен капитаном 1 ранга Э.Н. Шенсновичем.

Вскоре у МТК появились серьезные замечания к присланным из США чертежам. Предпринятое с целью увеличения скорости заужение корпуса могло привести к снижению остойчивости: метацентрическая высота составляла 0,91 м против 1,52 м у броненосца «Князь Потемкин-Таврический», что заставило главного инспектора кораблестроения Н.Е. Кутейникова немедленно потребовать довести значение метацентрической высоты в полном грузу хотя бы до 1,22 м. Тогда же один из членов наблюдательной комиссии инженер П.Е. Черниговский обнаружил ошибку на 272 т в американских расчетах водоизмещения, что также приводило к увеличению осадки и снижению метацентрической высоты. Взвешивание парафиновой модели в Опытном бассейне подтвердило его выводы. Чтобы компенсировать ошибку, решили увеличить длину корабля на 2,44 м за счет вставки в районе мидель-шпангоута. Увеличения ширины достигли за счет раздвижки уже выставленных на стапеле шпангоутов.

Проект орудийных башен МТК одновременно поручил разработать как фирме «Вильям Крамп и сыновья», так и отечественному Металлическому заводу. Все еще возглавлявший в то время наблюдательную комиссию М.А. Данилевский предлагал заказать башенные установки фирме Крампа. Он писал: «Янки имеют под рукой обширные электрические фирмы и большое распространение электротехники, далеко опередившее в этом отношении не только то, что мы имеем у нас в России, но и во всей Западной Европе, что служит гарантией достоинства тех установок, которые мог бы сделать Крамп...» Руководству Металлического завода удалось добиться, чтобы контракт на изготовление башен заключили именно с ними. Причем перед отправкой в США их следовало собрать в цехе, а один из станков — испытать стрельбой на Охтинском полигоне. Этим орудиям предстояло стать первым в русском флоте установкам с электрическими, а не с гидравлическими приводами. Чарльз Крамп был явно раздосадован тем, что ему придется монтировать на корабле башни незнакомой конструкции, но ничего не мог поделать.