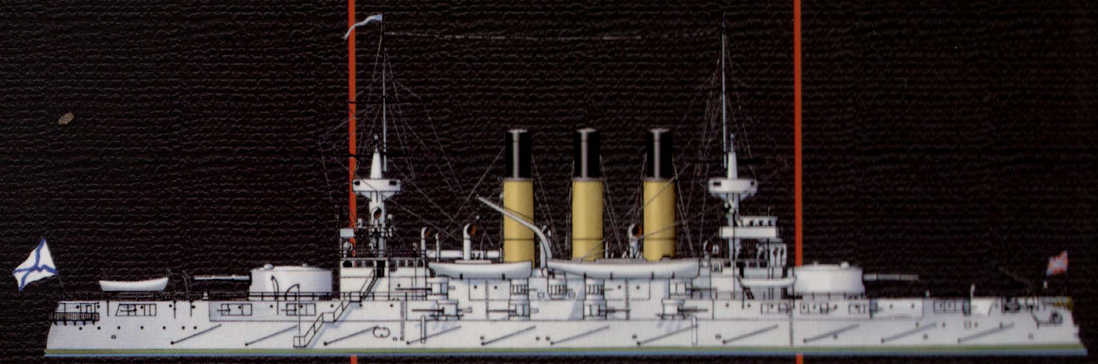
Книга, открывающая новую серию иллюстрированных военно-исторических монографий «Арсенал коллекция», посвящена эскадренному броненосцу Российского Императорского флота «Ретвизан» — лучшему кораблю своего класса периода Русско-японской войны 1904 — 1905 гг. Подробно изложена история создания броненосца и его службы, приводятся чертежи и многочисленные фотографии.



ISBN 5-699-12917-0
9 785699 129171 >

ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ «РЕТВИЗАН»

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

С.А.Балакин

ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ «РЕТВИЗАН»

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

ББК 68.54
Б20

Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Автор выражает благодарность С.Е.Виноградову, В.Н.Данилову, М.Э.Егеру, А.А.Малову и В.В.Хромову за предоставленные источники и помощь в подготовке рукописи.

Рисунки и схемы, отмеченные знаком ⚙, выполнены автором. Все даты, относящиеся к периоду 1789 – 1904 гг., приводятся по старому стилю.

Балакин С.А.
Б20 Эскадренный броненосец «Ретвизан». М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2005. – 108 с.: ил.

ISBN 5-699-12917-0

Книга, открывающая новую серию иллюстрированных военно-исторических монографий «Арсенал коллекция», посвящена эскадренному броненосцу Российского Императорского флота «Ретвизан» – лучшему кораблю своего класса периода Русско-японской войны 1904 – 1905 гг. Подробно изложена история создания броненосца и его службы, приводятся чертежи и многочисленные фотографии.

ББК 68.54

ISBN 5-699-12917-0

© С.А.Балакин, 2005.
© ООО «Коллекция», 2005.
© ООО «Издательство «Яуза», 2005.
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2005.

СОДЕРЖАНИЕ

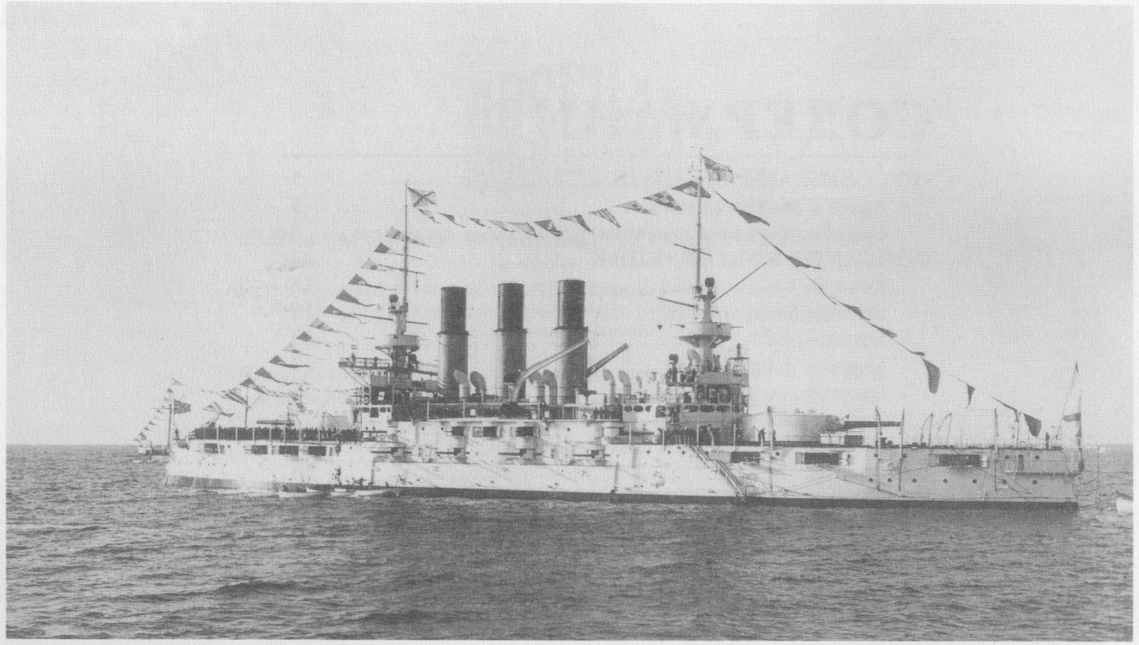
«РУССКИЙ АМЕРИКАНЕЦ» **5**
- **Заказ и проектирование** **5**
- **Строительство и испытания** **9**

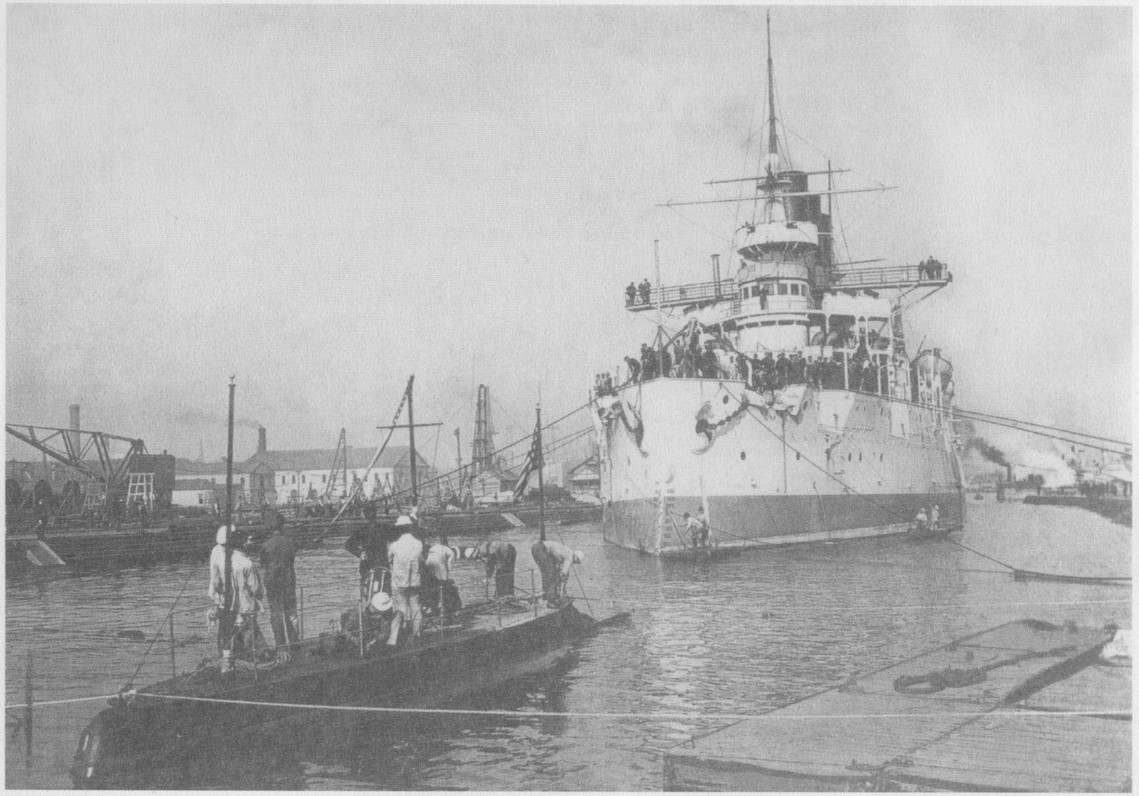
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ **16**
- **Корпус** **16**
- **Бронирование** **16**
- **Артиллерия** **23**
- **Минное вооружение** **27**
- **Энергетическая установка** **27**
- **Электрооборудование** **32**
- **Судовые устройства и системы** **32**
- **Экипаж** **33**

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ **34**
- **Филадельфия — Кронштадт** **34**
- **В дальневосточных водах** **38**
- **Уроки трагической ночи** **40**
- **В роли плавучего форта** **46**
- **Долгое возвращение в строй** **49**
- **Кульминация: бой в Желтом море** **58**
- **Ловушка для флота** **67**
- **«Авось» и «Ретвизанчик»** **74**
- **На службе у микадо** **77**

ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА **84**

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ **87**





Необычное на слух имя «Ретвизан» пришло в Российский флот более двух веков назад, во время русско-шведской войны 1788 — 1790 годов. Своим появлением оно обязано одному из самых выдающихся морских офицеров в истории нашей страны — Р.В.Кроуну.

... 29 апреля 1789 года 22-пушечный катер (или коттер, как его тогда называли) «Меркурий» под командованием капитан-лейтенанта Кроуна у острова Борнхольм взял в плен вражеский 12-пушечный катер (тендер) «Снапоп». Три недели спустя, 21 мая, «Меркурий» и его командир пополнили русский флот еще одним трофеем — на сей раз уже 44-пушечным фрегатом «Венус», захваченным после упорного боя у входа в Христианс-фиорд. Через год, в ходе сражения в Выборгском заливе 22 июня 1790 года, сменивший «подданство» «Венус» под командованием капитана 2 ранга Кроуна захватил две шведские галеры. А на следующий день на подходе к Свеаборгу тот же «Венус» смело вступил в бой с 64-пушечным кораблем «Ретвизан» («Rattvisan») и в итоге вынудил его спустить флаг. Как и «Венус», трофей был включен в состав русского флота под своим прежним названием, означавшим в переводе со шведского «Справедливость».

С тех пор наименование «Ретвизан», напоминавшее о героизме русских моряков, надолго укоренилось в Российском флоте. Пленный «швед» прослужил под Андреевским флагом до 1813 года, а затем передал свое имя — 74-пушечному линкору, построенному в 1818 году в Архангельске. В 1839 году архангелогородцы спустили на воду еще один 74-пушечный «Ретвизан». Через 16 лет в Санкт-Петербурге родился следующий «однофамилец» — винтовой 84-пушечный корабль, служивший на Балтике до 1880 года. Пятым и последним в династии «Ретвизанов» стал броненосец, построенный по заказу России в США. К началу Русско-японской войны он являлся лучшим кораблем своего класса в отечественном флоте.

«РУССКИЙ АМЕРИКАНЕЦ»

ЗАКАЗ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Вторая половина 1890-х годов ознаменовала собой резкую переориентацию морской политики России. У третьего по силе флота в мире, долгое время считавшего своим наиболее вероятным противником Англию, неожиданно появился новый, еще недавно не воспринимавшийся всерьез оппонент — Япония. Последняя, стремившаяся к господству на Дальнем Востоке, но под давлением России лишившаяся плодов своей победы над Китаем в 1895 году, лихорадочно готовилась к войне. За ее спиной стояла «владычица морей», которая была не прочь разыграть «японскую карту». На британских верфях для микадо один за другим закладывались новые крейсера и броненосцы, многочисленные миноносцы-истребители и другие суда.

Ответ России не заставил себя ждать: в начале 1898 года, в придачу к внушительной кораблестроительной программе 1895 года, была принята дополнительная программа «для нужд Дальнего Востока». Она предусматривала постройку пяти эскадренных броненосцев, 16 крейсеров, двух минных заградителей, 36 миноносцев и истребителей. Предполагалось, что к 1905 году Россия будет иметь на Тихом океане 10 первоклассных броненосцев против шести японских. Такой перевес мог бы предотвратить угрозу войны и позволить решить все проблемы дипломатическим путем.

Однако гонка морских вооружений зависела не только от количества кораблей. Не менее важную роль играли их качественные характеристики, а также сроки выполнения судостроительных программ. И тут Российский флот существенно отставал от японского. Отечественные верфи строили броненосцы недопустимо долго — так, что при тогдашних темпах научно-технического прогресса те успевали устареть еще до вступления в строй. К тому же все русские корабли 1 ранга, традиционно нацеленные на борьбу против Англии, имели явно выраженные крейсерские черты — в ущерб боевым. Японцы же, не экономя, заказывали броненосцы наибольшего водоизмещения (15 000 т) на лучших в мире британских заводах, строивших корабли в два-три раза быстрее, чем в России. В Санкт-Петербурге, несмотря на упорное отрицание возможности войны, игнорировать эту угрозу не могли. И император Николай II разрешил разместить часть заказов программы «для нужд Дальнего Востока» за границей — только так можно было выдержать намеченные сроки. Кроме того, привлечение ведущих зарубежных фирм позволило бы получить новейшие образцы военно-морской техники, а также ознакомиться с современной технологией судостроения.

***Слева вверху:** «Ретвизан» на параде в честь встречи императоров Николая II и Вильгельма II. На грот-стеньге поднят германский военно-морской флаг. Ревель, июнь 1902 г.*

***Слева внизу:** «Ретвизан» на верфи в Нью-Йорке, октябрь 1901 г. На переднем плане — подводная лодка «Холланд» (SS-1).*

Узнав об этом, а также о том, что на усиление русского флота выделено 90 млн. руб. (огромная по тем временам сумма), в Санкт-Петербург срочно отправился мистер Чарльз Генри Крамп*, глава известной американской судостроительной фирмы из Филадельфии «William Cramp & Sons» («Вильям Крамп и сыновья»).

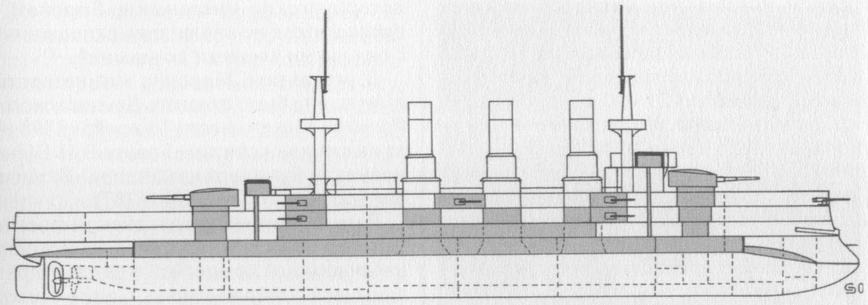
Человек энергичный и амбициозный, он не хотел упускать случая первым заключить выгодный контракт. Повод для оптимизма у американца был: его завод, расположенный в пригороде Филадельфии, в Америке считался одним из лучших, причем уже выполнявшим заказы для Российского флота (в 1878 — 1879 годах там были построены небольшие крейсера «Европа», «Азия», «Африка» и «Забияка»). Крамп имел в России влиятельных знакомых: в разное время его верфь посещали молодые офицеры, а ныне адмиралы Ф.К.Авелан, Е.И.Алексеев, главный инспектор кораблестроения Н.Е.Кутейников и другие. Лично знал он и адмирала С.О.Макарова — в 1896 году тот участвовал в испытаниях построенного в Филадельфии броненосца «Массачусетс».

Несмотря на то, что Крамп не был обижен заказами от правительства своей страны, он всячески стремился выйти на международный рынок морских вооружений — ему не давали покоя лавры своего британского коллеги Армстронга, получившего всемирную известность именно благодаря постройке кораблей на экспорт. В 1897 году на верфи Крампа началось строительство бронепалубных крейсеров «Касаги» и «Читосэ» для японского флота. Однако продолжение за этим начинанием не последовало: микадо и его окружение сделали ставку на британскую судостроительную промышленность. И взоры предприимчивого американца обратились на Россию. В октябре того же года (то есть еще до принятия программы «для нужд Дальнего Востока») в журнале «Норт Американ Ревью» появилась статья Чарльза Крампа «Наступление морской силы», в которой автор недвусмысленно говорил об угрозе России со стороны стремительно растущего японского флота. Эта статья, перепечатанная несколькими европейскими газетами и журналами, произвела требуемый эффект и стала одним из кирпичиков в основании далеко идущего плана, умело выстроенного американским бизнесменом.

На берега Невы мистер Крамп прибыл на борту лайнера «Сент Пол» (построенного, кстати, на его собственной верфи) и, не теряя времени, приступил к осуществлению задуманного плана. Следует заметить, что его предложения выглядели очень заманчиво. Он обещал построить, да притом в кратчайшие сроки, целую эскадру — два броненосца, четыре крейсера и 30 миноносцев! 21 марта 1898 года поданные Крампом бумаги рассмотрел генерал-адмирал великий князь Алексей Александрович, а уже через два дня (применительно к тогдашней российской бюрократии невероятно быстро!) американец получил положительный ответ. Разумеется, рассчитывать всерьез на столь грандиозный заказ было нереально, но в целом предложения заокеанского гостя вызвали интерес. Воодушевленный успехом, Крамп, мобилизовав все свои деловые качества, умело сочетал официальные и неофициальные пути достижения своей цели, зачастую действуя в обход государственных инстанций. Так, на банкете, состоявшемся 27 марта по случаю 20-летия постройки в Америке крейсеров для Российского флота, он в неформальной обстановке долго беседовал с помощником начальника Главного морского штаба Ф.К.Авеланом. И в конце концов добился своего — уже 1 апреля принципиальная договоренность о постройке для Российского флота двух кораблей — броненосца и крейсера — была достигнута. И это несмотря на то, что как раз в то же время на объявленный Морским министерством конкурс подали свои предложения другие солидные кораблестроительные фирмы — немецкая «Крупп» и итальянская «Ансальдо». Что тут сыграло главную роль — личное обаяние мистера Крампа, его щедрые посулы или взятки «борзыми щенками» — теперь выяснить уже невозможно. Тем не менее, факт остается фактом: дорогостоящее соглашение было заключено очень быстро и в обход всех принятых правил. Впрочем, как оказалось, этот далеко небезупречный с точки зрения законности контракт в конечном счете сыграл положительную роль... Но об этом — позже.

В качестве прототипа броненосца для России мистер Крамп предлагал американскую «Айову», сошедшую со стапеля его верфи в марте 1896 года. Однако заказчика это не устраивало: ни по скорости хода (16 узлов), ни по запасу угля (нормальный 625 т) «Айова» не отвечала

* Фамилия Cramp вообще-то звучит как Крэмп, но мы сохраним ее более привычное написание, принятое в отечественной литературе.



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

современным требованиям. Морской технический комитет (МТК) настоял на выборе другого прототипа — русского «Пересвета» с заменой 10-дюймовой артиллерии главного калибра на 12-дюймовую, трехвальной энергетической установки на двухвальную и исключением деревянной и медной обшивки корпуса. Именно такими виделись броненосцы программы «для нужд Дальнего Востока» руководству Морского ведомства — их основные параметры были утверждены на Особом совещании «под шпицем» Адмиралтейства еще 27 декабря 1897 года.

В переданной Крампу «программе для проектирования» (по сегодняшней терминологии — техзадании) предусматривались следующие основные элементы будущего броненосца: водоизмещение — 12 000 т, углубление с килем — не более 7,9 м, скорость — 18 узлов, дальность плавания — 8300 миль, вооружение: четыре 305-мм, двенадцать 152-мм и двадцать 75-мм орудий, двадцать 47-мм пушек и шесть торпедных аппаратов. Возвышение осей орудий главного калибра носовой башни над ватерлинией должно было составлять не менее 8,2 м. Броневая защита — два пояса толщиной соответственно 229 и 152 мм, прикрывающих не менее 2/3 длины корабля.

Чтобы ускорить процесс разработки проекта, Крампу разрешили увезти с собой в Америку копии чертежей броненосцев «Пересвет» и «Князь Потемкин Таврический». Последний был только-только заложен в Николаеве и в наибольшей степени отвечал требованиям МТК к кораблям программы «для нужд Дальнего Востока» — за исключением скорости хода и дальности плавания.

Уже первые расчеты, выполненные в США, показали, что достижение заданных параметров при водоизмещении в 12 000 т выглядит проблематичным. Опасаясь, что вместо прибыли фирме придется выплачивать штрафы, Крамп с удвоенной энергией принялся убеждать заказчика в невозможности выполнить некоторые пункты техзадания. В Петербург из-за океана одна за другой полетели депеши. Уступив предприимчивому американцу, генерал-адмирал лично санкционировал увеличение водоизмещения броненосца до 12 700 т, замену паровых котлов Бельвиля на более легкие системы Никлосса, а также разрешил применить форсировку котлов на испытаниях, чего ранее в русском флоте не допускалось. Теперь Крамп мог быть спокоен: при таком режиме достижение 18-узловой скорости не представляло трудностей. Конструкторы его фирмы засучили рукава — предварительная спецификация и чертежи общего расположения броненосца были разработаны ими буквально за несколько дней.

Заключение официального контракта на строительство броненосца в 12 700 т (будущего «Ретвизана») и крейсера в 6000 т (будущего «Варяга») общей стоимостью в 6,5 млн. долл. состоялось в Филадельфии 11 апреля 1898 года. Документы подписали Чарльз Крамп и прибывший в Америку начальник Главного управления кораблестроения и снабжений (ГУКиС) вице-адмирал В.П.Верховский. Фирма «Вильям Крамп и сыновья» обязалась построить за 30 месяцев «первоклассный броненосец, по своим качествам равный во всех отношениях лучшим судам соответствующего типа». Скорость полного хода должна определяться по результатам четырех последовательных пробегов и составлять не менее 18 узлов. За недобор скорости с фирмы-строителя могут удерживаться штрафы — по 15 000 долл. каждую четверть узла (за меньшие доли узла — пропорционально этой сумме). Если средняя скорость окажется

равной 16 узлам или менее, то заказчик вправе отказаться от корабля. Переуглубление допускается не более одного дюйма; за каждый последующий дюйм взымается штраф по 21 000 долл. Штрафы предусматриваются и за невыполнение контрактного срока — по одному проценту от общей стоимости заказа за каждый месяц задержки (за исключением задержек, связанных с форс-мажорными обстоятельствами). Особо оговаривалось обязательное предоставление русскому Морскому министерству полного комплекта чертежей броненосца; передача же их в третьи руки не допускалась ни при каких обстоятельствах.

Начало проектирования броненосца сопровождалось огромным объемом переписки между Филадельфией и Санкт-Петербургом. Для того, чтобы ускорить решение различных вопросов на месте, в США направили специально сформированную «наблюдающую комиссию» — это предусматривалось отдельной статьей контракта. Полномочия комиссии не ограничивались только согласованием и составлением окончательных спецификаций — в последующий период ей предстояло вести наблюдение за ходом строительства корабля, заключать договоры с контрагентами и вообще заниматься всеми вопросами «по постройке, снабжению и вооружению заказанных судов». Примечательно, что контрактный срок сдачи броненосца заказчику исчислялся с момента прибытия комиссии в Америку.

В состав наблюдающей комиссии вошли шесть человек, ее председателем назначили бывшего командира черноморской канонерской лодки «Запорожец» капитана 1 ранга М.А.Данилевского. Перед отъездом они получили специальное наставление, подписанное начальником ГУКиС вице-адмиралом Верховским. В нем подчеркивалось, что важнейшие положения технического задания должны остаться неизменными, и особо оговаривалось требование отказаться от форсированного дутья в котлы.

13 июня 1898 года члены комиссии прибыли в Филадельфию. Ее председатель при первой же встрече с Крампом занял довольно жесткую позицию, что не способствовало взаимопониманию обеих сторон. Яростное сопротивление Крампа вызвал вопрос о форсированном дутье в котлы, но в конце концов тот сдался. Правда, при этом свои обиды на Данилевского глава американской фирмы изливал в письмах, которыми засыпал высшие петербургские инстанции. Впрочем, у председателя не сложились отношения и с рядовыми членами комиссии*.

В результате Морское министерство вынуждено было отозвать Данилевского в Россию, а на его место 10 ноября 1898 года назначили капитана 1 ранга Э.Н.Щенсновича — будущего командира «Ретвизана» (приказ по ГМШ №16187).

Разработанные американской фирмой чертежи были внимательно рассмотрены наблюдающей комиссией и затем отправлены для утверждения в Санкт-Петербург. В МТК они попали только в конце 1898 года, и первое же знакомство с ними вызывало тревогу. Во-первых, стремясь обеспечить высокую скорость, конструкторы Крампа сильно заузили корпус, что существенно снижало остойчивость. Сравнивая американский проект с близким по размерам и типу «Князем Потемкиным», наши специалисты обнаружили, что при ширине корпуса на 0,3 м меньше, площадь мидель-шпангоута «Ретвизана» составит 86% и надводный момент грузов — 18 514 тм, в то время как у «Потемкина» — соответственно 75% и 13 420 тм. Как следствие, метацентрическая высота «Ретвизана» равнялась 0,91 м против 1,52 м у «Потемкина». Такое значение посчитали недостаточным, и главный инспектор кораблестроения Н.Е.Кутейников немедленно послал телеграмму с требованием обеспечить метацентрическую высоту броненосца в полном грузу не менее 1,22 м. Во-вторых, член наблюдающей комиссии инженер П.Е.Черниговский в расчете водоизмещения корабля выявил ошибку в 272 т, в результате чего реальная осадка броненосца становилась больше, чем это предполагалось по проекту, а метацентрическая высота — меньше. Ошибка была подтверждена экспериментально — взвешиванием парафиновой модели в опытовом бассейне в Санкт-Петербурге. МТК потребовал исправить столь серьезный промах конструкторов, и Крампу не оставалось ничего другого, как согласиться. Длину корпуса «Ретвизана» увеличили за счет вставки длиной 2,44 м на миделе, а ширину — раздвижкой уже выставленных на стапеле шпангоутов.

---

* Причем не только с членами наблюдающей комиссии. В направленном в ГМШ рапорте 22 октября 1898 года российский военно-морской атташе в Вашингтоне генерал-майор Д.Ф.Мертваго обвинял Данилевского в «служебной дерзости» и, в частности, писал: «...так как капитан Данилевский еще не признан душевнобольным, то за означенную служебную дерзость он должен быть подвергнут ответственности» (РГАВМФ, ф. 417, оп.1, д.1802, л.58).

Необычная, почти конфликтная ситуация сложилась вокруг орудийных башен «Ретвизана». МТК поручил разработать их проект одновременно и Крампу, и санкт-петербургскому Металлическому заводу. Руководство последнего, узнав о том, что изготовление башенных установок броненосца собираются поручить американской фирме, обратилось с ходатайством к генерал-адмиралу не передавать этот заказ за границу. Приводились следующие аргументы: во-первых, есть гарантированная возможность изготовить башни в России, поскольку осенью 1898 года на Металлическом заводе должна была войти в строй новая башенная мастерская, а во-вторых, для флота имеет немаловажное значение единообразие материальной части. Крампу не удалось этому воспротивиться, и в июне 1898 года контракт с Металлическим заводом на сумму в 502 тыс. руб. был заключен. Срок изготовления двух башенных установок назначался в 18 месяцев, то есть к 1 января 1900 года. Причем к этой дате все части установок должны были быть упакованы для отправки в Америку, но предварительно собраны в цехе, приведены в действие, а один из станков еще и испытан стрельбой на Охтинском полигоне.

Хотя в целом разработка чертежей шла быстро, уже к осени 1898 года стало ясно, что уложиться с постройкой броненосца в 30-месячный контрактный срок вряд ли удастся. Однако многочисленные претензии членов наблюдающей комиссии к Крампу далеко не всегда были обоснованными — зачастую они объяснялись лишь личной неприязнью к главе американской фирмы. В действительности затягивание сроков проектирования, а затем и строительства, происходило по вине обеих сторон. Одни в спешке допускали ошибки в расчетах, другие оказывались не в состоянии быстро и четко решать возникавшие вопросы. Склонность русского Морского министерства к бумажной волоките множилась на огромное расстояние, отделявшее завод-строитель от адмиралтейского «шпица». В результате согласование и утверждение различных документов тянулось месяцами. А недостатки проекта нередко приходилось исправлять уже в металле, на стапеле.

СТРОИТЕЛЬСТВО И ИСПЫТАНИЯ

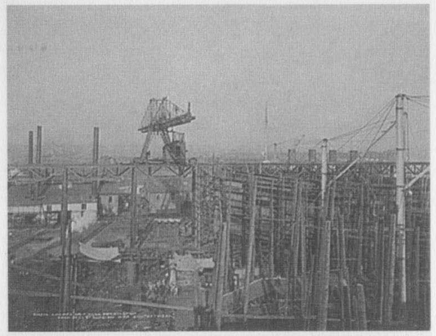
Точная дата начала постройки «Ретвизана» (корпус №300) на Крамповской верфи неизвестна; по всей вероятности,

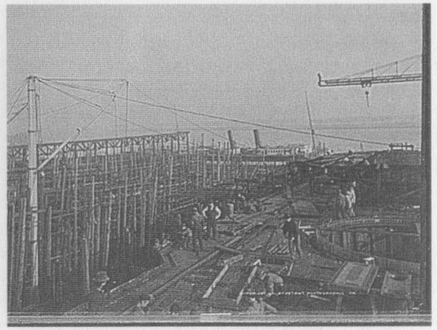
Капитан 1 ранга Эдуард Николаевич Щенснович (1852 — 1910) — председатель наблюдающей комиссии, а затем бессменный командир броненосца «Ретвизан». В апреле 1905 г. произведен в контр-адмиралы, затем командовал учебным отрядом подводного плавания на Балтике. Умер 20 декабря 1910 г. и был похоронен на Выборгском католическом кладбище в Санкт-Петербурге.

разбивка теоретического чертежа на плазе началась осенью, а установка шпангоутов — в декабре 1898 года. Официальная же закладка состоялась значительно позже, когда на стапеле уже были выставлены все шпангоуты, обшивка доведена до уровня броневой палубы, а вес корпуса корабля уже приближался к 1000 т. На серебряной закладной доске, прикрепленной к набору, была выгравирована следующая надпись: «Эскадренный броненосец «Ретвизан» заложен 17/29 июля 1899 года в Филадельфии на заводе фирмы В.Крамп и Ко при управлении Морским ведомством Его Императорского высочества государя великого князя генерал-адмирала Алексея Александровича при управляющем Морским министерством вице-адмирале Тыртове. В присутствии председателя комиссии, наблюдающего за постройкой судов в С.Америке, капитана 1 ранга Щенсновича и члена младшего судостроителя Черниговского». Кстати, церемония закладки прошла весьма скромно, без торжественного молебна и даже без подъема русского флага.

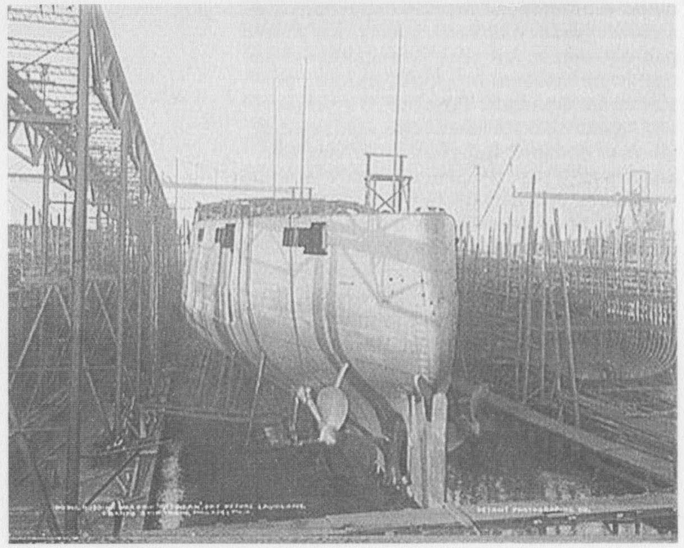
Работы на стапеле шли быстро — сказывались передовая американская технология, достаточно высокая квалификация рабочих и насыщенность завода станками и механическим инструментом. Производительность труда при таких распространенных операциях, как рубка металла и клепка соединений, у Крампа была в два, три, а то и в пять раз выше, чем на судостроительных предприятиях

в России. Правда, начавшаяся в августе 1899 года забастовка, а затем авральная достройка крейсера «Варяг» нарушили график работ по сборке корпуса. Видя, что спуск «Ретвизана» на воду, намечавшийся на май 1900 года, придется отложить на несколько месяцев, Крамп принял решение устанавливать паровые котлы уже во время стапельного периода (обычно во всех странах это делалось во время достройки корабля на плаву). В целом рискованная операция оправдала себя, позволив позже существенно сократить сроки достройки броненосца у заводской стенки. По рапорту Щенсновича, готовность «Ретвизана» по корпусу к 1 мая оценивалась в 62%.





Корпус броненосца «Ретвизан» на стапеле, 1899 — 1900 гг.



Спуск броненосца состоялся 10 октября 1900 года. Церемония сопровождалась торжественным молебном, который провел прибывший из Нью-Йорка протоиерей Русской православной церкви отец Александр*.

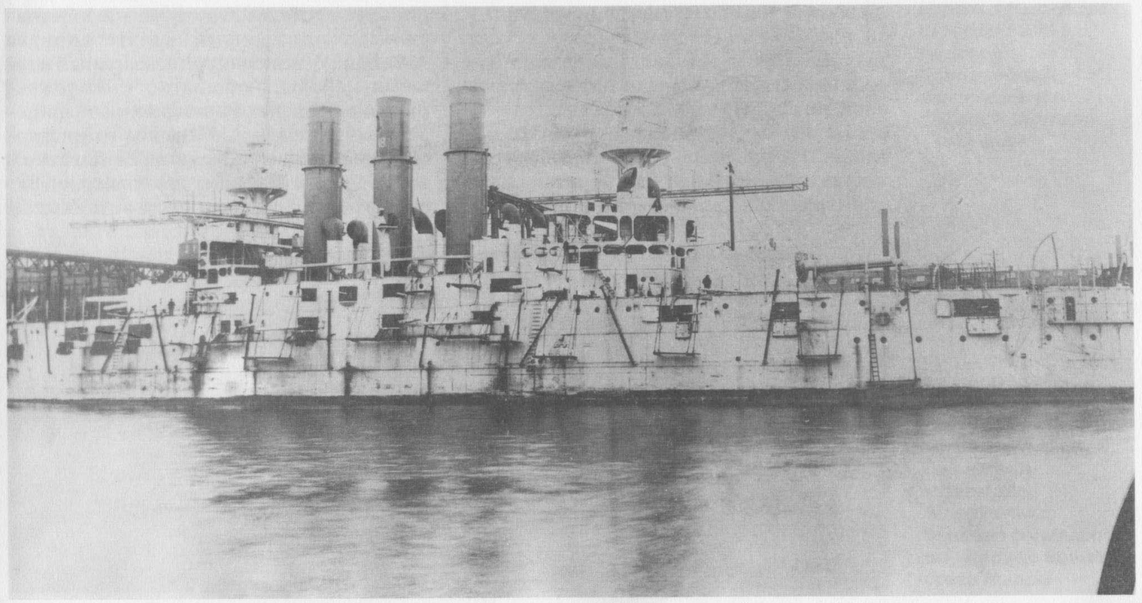
К концу года готовность корпуса составляла 78%. Крамп, которому грозило заплатить штраф за 7-месячное опоздание сдачи «Варяга», стремился всячески ускорить работы на броненосце. К сожалению, этому отнюдь не способствовала ситуация, складывающаяся с изготовлением орудийных башен.

Как мы уже знаем, заказ на две 12-дюймовые башенные установки достался санкт-петербургскому Металлическому заводу. Это были первые в русском флоте установки с электрическим приводом, более эффективным, чем применявшийся ранее гидропривод**. Но опыта в их проектировании и изготовлении явно не хватало. К тому же часть деталей традиционно приходилось заказывать за границей. Так, имея горький опыт получения отливок для орудийных станков из Англии (доставленные в 1897 году отливки для броненосцев «Пересвет» и «Ослябя» оказались с большим количеством раковин), Металлический завод заказал их вместе с воздушными резервуарами для накатников заводу «Шкода» в Пльзене (Австро-Венгрия). Однако и здесь получился «прокол». Хотя большинство отливок и резервуары были изготовлены качественно, в четырех балках для орудийных станков обнаружились микротрещины, и эти балки пришлось забраковать. Все это вкупе с обычной российской неорганизованностью привело к срыву утвержденных производственных графиков. В ноябре 1899 года дирекция Металлического завода заявила, что уложиться в предписанные контрактом сроки никак не удастся. Узнав об этом, Щенснович немедленно сообщил в Петербург: «Неготовность башенных установок дает основание заводу Крампа заявить Морскому министерству претензию на общую готовность корабля». Опасаясь, что теперь в случае задержки сдачи броненосца к американской фирме нельзя будет применить никаких санкций, МТК взял дальнейший ход работ под свой жесткий контроль. Металлическому заводу разрешили провести полную сборку в цехе лишь одной башни, а вторую смонтировать без электрооборудования. Кроме того, допускалось испытать орудийные станки на полигоне не до, а после контрольной сборки башен. Эти меры должны были ускорить завершение работ.

Одновременно в Америку отправились директор Металлического завода Венцелидес и старший помощник инспектора морской артиллерии полковник Бринк. Прибыв в Филадельфию в конце 1899 года, они обнаружили, что строившийся «Ретвизан» еще не скоро будет готов к монтажу башен. Попутно они упрекнули и членов наблюдающей комиссии, особенно специалиста по артиллерии подполковника Алексеева, в том, что тот направлял в Петербург необъективную информацию, и, дескать, не следовало форсировать гонку с изготовлением башенных установок... Постоянные претензии друг к другу между Крампом, наблюдающей комиссией, Металлическим заводом и Морским министерством не прекращались на протяжении всего периода проектирования и постройки броненосца.

29 марта 1900 года Металлический завод посетил Николай II. Особое внимание он уделили собранной в цехе башенной установке «Ретвизана» — царю продемонстрировали действие всех ее механизмов. Однако до завершения работ было еще далеко. Сдать заказчику основные элементы башенных установок удалось лишь в мае. Их упаковали и немедленно отправили на пароходах в США. А вот станки 305-мм орудий пришлось переправлять позже. МТК настоял на их тщательных испытаниях по полной программе. С мая по июль на Охтинском полигоне произвели отстрел пушек, доставленных с Обуховского завода. Три пушки смонтировали на станках для совместных испытаний систем; из них сделали по 10 выстрелов. Четвертый станок испытали с орудием, имевшимся на полигоне, сделав 20 выстрелов. Все элементы установок работали без сбоев и получили хорошую оценку приемной комиссии.

Монтаж башенных установок на броненосце проходил в авральном порядке и был завершен в кратчайшие сроки. На



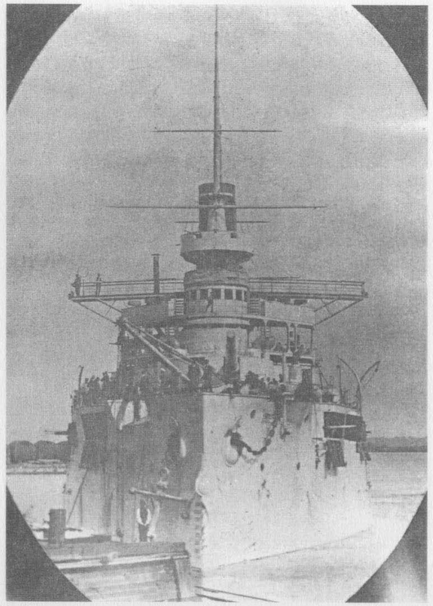
«Ретвизан» у достоечной стенки завода Крампа, 1901 г.

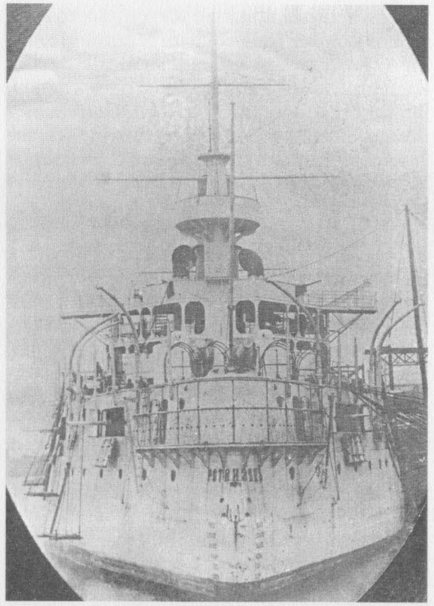
---

* Новомученик Александр Хотовицкий (1872 — 1937?) — деятель Русской православной церкви, миссионер, создатель православных приходов в ряде городов США. В 1914 г. вернулся в Россию, после революции преследовался большевиками, неоднократно подвергался арестам. Погиб в лагерях НКВД. В 1994 г. причислен Американской православной церковью к лику святых.

** Речь идет о 12-дюймовых установках. Электрические башни для 10-дюймовых орудий для броненосцев «Пересвет» и «Ослябя» заказали Металлическому заводу несколько раньше, но они были испытаны стрельбой лишь осенью 1901 года, то есть значительно позже контрактного срока сдачи башен для «Ретвизана».

«Ретвизан» на верфи Крампа, Филадельфия, 1901 г. Интересная деталь: крылья носового и кормового мостиков поначалу имели одинаковый «размах», но после артиллерийских испытаний кормовые решили укоротить.

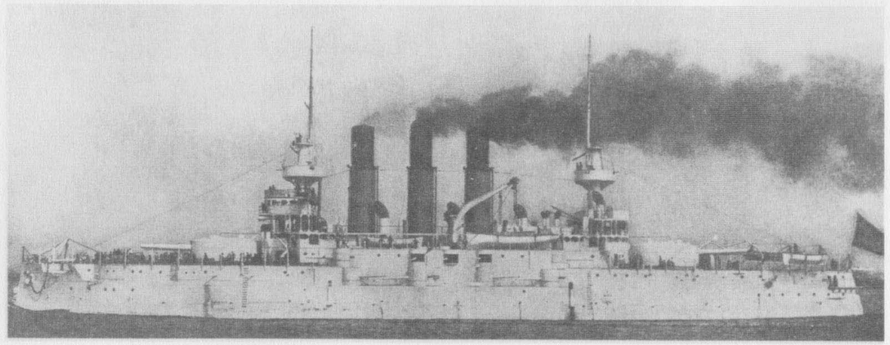




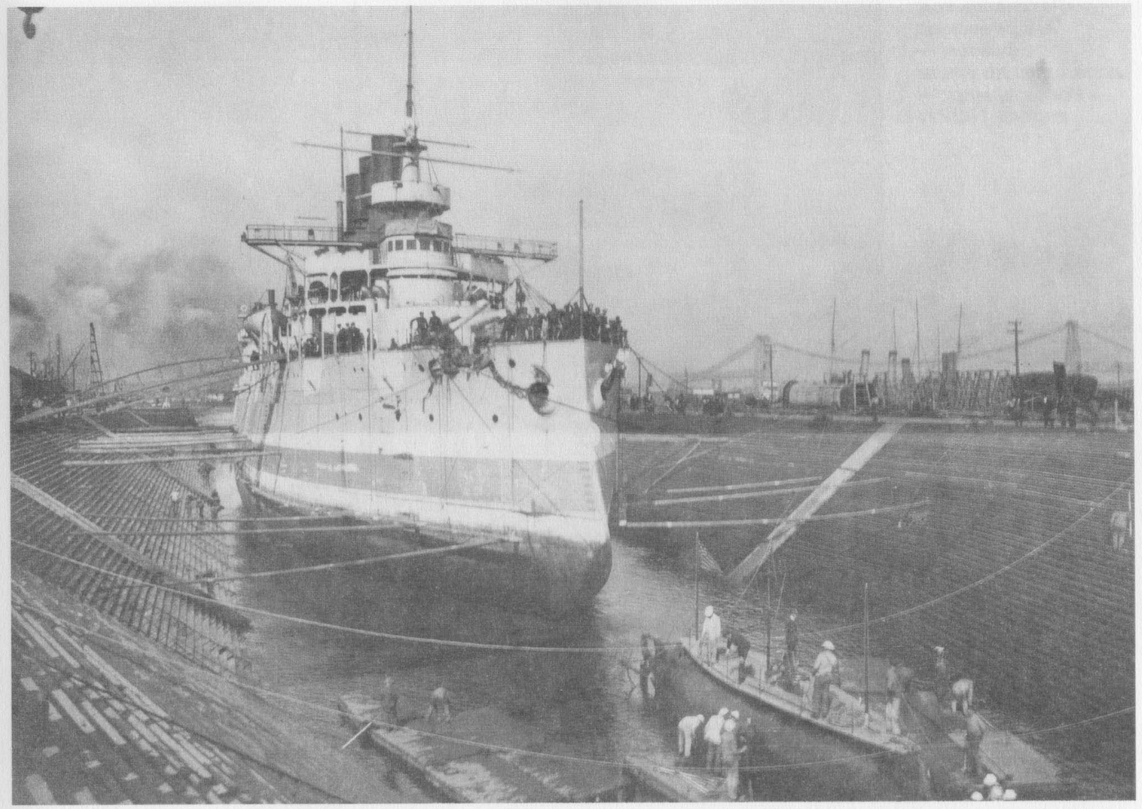
корабле круглосуточно трудились примерно 20 электриков. В направленном в МТК рапорте обычно скупой на похвалу Щеснович высоко оценил их работу, отметив, что им в кратчайшие сроки удалось установить в башнях около 220 приборов и механизмов, а также провести более 5600 м электрических кабелей.

Сдачу «Ретвизана», запланированную на апрель 1901 года, пришлось перенести на более отдаленный срок. К тому времени готовность корабля по корпусу составляла 93%, по главной энергетической установке — около 80%, по устройствам и оборудованию — 65%. Не последнюю роль здесь сыграла задержка с поставкой орудийных башен, а также ряд дополнительных требований, высказанных заказчиком уже в ходе строительства корабля — например, требование переместить часть динамо-машин с одной палубы на другую. К 4 июля общая готовность «Ретвизана» оценивалась в 70,5%, по корпусу — 95,3%.

Швартовные испытания броненосца начались в конце июля, а заводские — 29 августа 1901 года. На следующий день провели пробные стрельбы — в них участвовал прибывший из Петербурга А.Ф.Бринк, недавно произведенный в генерал-майоры. Любопытно, что в то время на корабле находились только офицеры и кондукторы — Морское министерство, напуганное массовым бегством матросов со строившегося крейсера «Варяг», приняло решение отправить экипаж



«Ретвизан» во время испытаний. Обратите внимание на флаг фирмы Крампа на кормовом флагштоке и необычную окраску стволов орудий — в белый цвет.



Докование на военно-морской верфи в Нью-Йорке, октябрь 1901 г. Рядом с броненосцем — американская подводная лодка «Холланд».

«Ретвизана» в Америку лишь к самому окончанию работ. Поэтому во время испытания артиллерии 30 августа для чистки орудий и подноса снарядов пришлось нанимать гражданских лиц из числа американцев!

В первых числах сентября «Ретвизан» совершил пробный выход в море, во время которого развил ход в 17 узлов. После докования на верфи в Бруклине он 4 октября совершил первое относительно дальнее плавание — до Бостона и обратно. В это время на борту корабля находился Эдвин Крамп, младший брат Чарльза. Он приказал дать полный ход и по возвращении в Филадельфию заявил о том, что, несмотря на штормовую погоду, «Ретвизан» легко развил 18-узловый ход, а в течение часа вообще шел со скоростью 19 узлов! Газета «Нью-Йорк Таймс» немедленно опубликовала статью под заголовком: «Новый русский броненосец «Ретвизан» бьет все рекорды, держа скорость 18,8 узла в течение двенадцати часов»*. Однако все эти замеры делали американцы без участия наблюдающей комиссии, поэтому российская сторона признать их отказалась.

А вот на официальных испытаниях, состоявшихся 8 — 12 октября, дела обстояли несколько хуже. Хотя мощность машин превысила проектную более чем на 1000 л.с., максимальная скорость в первом пробеге на мерной миле составила лишь 17 узлов. Лучший результат 12-часовых испытаний полным ходом, как было объявлено, — 17,99 узла при мощности 17 111,7 л.с. и 125,5 оборотах винтов в минуту. И это несмотря на то, что заводская команда пыталась выжать из корабля все возможное: из труб вырывались языки пламени, на дымовых кожухах горела краска, температура в котельных отделениях превысила все допустимые нормы. В конце концов техника не выдержала: у среднего цилиндра паровой машины лопнула колонка, и броненосец срочно вернули на завод для ремонта.

---

* «The new Russian battleship Retvizan breaks all records, making 18,8 knots for twelve hours». — New York Times, 19.10.1901.

«Ретвизан» под Андреевским флагом — незадолго до ухода в Россию, март — апрель 1902 г.

Правда, здесь надо оговориться: в направленных в Петербург донесениях Э.Н.Щенсновича сначала сообщается о достижении «Ретвизаном» на мерной миле скорости в 17,998 узла (РГАВМФ, ф.417, оп.1, д.1802, л.319), позже — 17,994 узла (РГАВМФ, ф.417, оп.1, д.1802, л.325). В дальнейшем значение скорости «округлили» до 17,99 узла. Представители фирмы Крампа с самого начала оспаривали результаты замеров наблюдающей комиссии, утверждая, что по их собственным данным броненосец развил 18,01 узла. Между прочим, 0,01 узла — это всего лишь 18,5 м в час; такое значение вполне соизмеримо с допустимой погрешностью самого точного лага того времени.

По результатам испытаний наблюдающая комиссия составила список крупных недоделок из 52 пунктов, исправить которые Крамп обязался к 7 января 1902 года. Предметом бурных споров стали те самые 0,01 узла якобы не достигнутой скорости. При этом специалисты обратили внимание на явное противоречие: при 119,5 оборотах валов в минуту корабль уверенно держал 17-узловую скорость, а увеличение оборотов до 125,5 дало прибавку скорости всего в 0,99 узла. Причиной такого несоответствия посчитали неоптимальный шаг гребных винтов. После долгих дебатов и переписки с Петербургом все же решили считать контрактную 18-узловую скорость достигнутой. А по прибытии в Россию запланировали провести повторные испытания, предварительно изменив шаг винтов.

К началу 1902 года экипаж броненосца состоял из 121 человека, но вскоре он начал быстро увеличиваться: 7 января из России прибыло 230, 24 января — 171 и 15 февраля — 230 человек. Абсолютное большинство моряков — как офицеров, так и нижних чинов — было приписано к 12-му Ее Величества Королевы эллинов флотскому экипажу.

10 марта 1902 года «Ретвизан» начал кампанию, подняв флаг и вымпел. Отойдя от заводской стенки, броненосец стал на якорь в устье реки Делавэр. К тому времени он был полностью укомплектован экипажем, насчитывавшим 760 человек*, в том числе 18 офицеров и приравненных к ним чинов. Командиром назначили капитана 1 ранга Э.Н.Щенсновича.

В целом постройка «Ретвизана» заняла чуть больше трех лет. Хотя завод Крампа и не уложился в обусловленные контрактом сроки, все равно для крупного корабля отечественного флота это был рекорд. Французская фирма «Форж э Шантье» строила заказанный почти одновременно с «Ретвизаном» «Цесаревич» значительно дольше, не говоря уже о наших заводах. Вероятно, поэтому, а также и из-за того, что в срыве сроков есть доля вины и российской стороны, Морское министерство не стало прибегать к штрафным санкциям и выплатило Крампу всю причитающуюся сумму — 4 358 000 долларов (8 628 840 руб.) по контракту плюс 489 839 долларов за дополнительные и не предусмотренные контрактом работы.

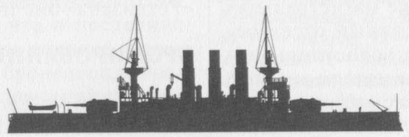
* Несмотря на недолгое пребывание в Америке, команда «Ретвизана» понесла ощутимые потери: один человек умер от болезни и еще 17 сбежали и остались в США. Как видим, умышленная задержка с отправкой экипажа за океан никак не уменьшила число нелегальных эмигрантов.

Перечень офицеров, зачисленных в штат броненосца «Ретвизан» к моменту начала кампании 10 марта 1902 г.*

Должность	Чин	Имя, фамилия	Куда приписан
Командир	Капитан 1 ранга	Эдуард Щенснович	12-й фл. эк.**
Старший офицер	Лейтенант	Павел Македонский	12-й фл. эк.**
Старший минный офицер	Лейтенант	Иван Скороходов	12-й фл. эк.**
Ревизор	Лейтенант	Николай Филиппов	12-й фл. эк.**
Старший арт. офицер	КМА*** подпоручик	Владимир Петров	13-й фл. эк.
Младший арт. офицер	Лейтенант	Александр Пеликан	12-й фл. эк.**
Младший арт. офицер	Лейтенант	Казимир Кетлинский	32-й фл. эк.
Младший минный офицер	Мичман	Александр Развозов	10-й фл. эк.
Старший штурман	КФШ**** капитан	Алексей Осипов	12-й фл. эк.**
Младший штурман	Мичман	Владимир Свиньин 2-й	8-й фл. эк.
Вахтенный офицер	Мичман	Григорий Оленев	17-й фл. эк.
Старший судовой механик	Старший инж.-механик	Александр Фронцкевич	12-й фл. эк.**
Трюмный механик	Помощник ст. инж.-механика	Сигизмунд Бринк	12-й фл. эк.**
Минный механик инж.-механик	Младший Николай Курачкин	17-й фл. эк.	
Младший инженер-механик	Младший инж.-механик	Георгий Хоментовский	4-й фл. эк.
Старший судовой врач	Доктор медицины, надв. советник	Евгений Жоффрио	12-й фл. эк.**
Младший судовой врач	Лекарь, тит. советник	Карл Рейнвальд	12-й фл. эк.**
Священнослужитель	Священник	Павел Ратьковский	Псковская епархия

* Согласно строевому рапорту капитана 1 ранга Щенсновича генерал-адмиралу Алексею Александровичу по случаю начала кампании 10(23) марта 1902 г. — РГАВМФ, ф.417, оп.1, д.1802, л.366.

** Полное наименование — 12-й флотский Ее Величества Королевы эллинов экипаж.
*** Корпуса морских артиллеристов.
**** Корпуса флотских штурманов.



ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

КОРПУС

По архитектуре и конструкции «Ретвизан» представлял собой оригинальный проект, весьма отдаленно напоминавший как «Пересвет» (предложенный МТК в качестве прототипа), так и последнюю серию американских броненосцев типа «Иллинойс». В нем переплелись элементы русской, английской и американской кораблестроительных школ — в этом отношении «Ретвизан» был уникальным судном.

Корабль имел гладкопалубный корпус с достаточно высоким надводным бортом (по требованию МТК ось орудий носовой башни должна была возвышаться над ватерлинией как минимум на 8,2 м). От штевня до штевня шли три сплошные палубы — верхняя, батарейная (главная) и жилая (броневая). Под ними в носу и корме имелись еще две палубы — верхняя и нижняя платформы, разделенные машинно-котельными отделениями. Обводы корпуса отличались значительной полнотой (коэффициент общей полноты — 0,678, самый большой среди русских броненосцев), сечение по мидель-шпангоуту было почти прямоугольным.

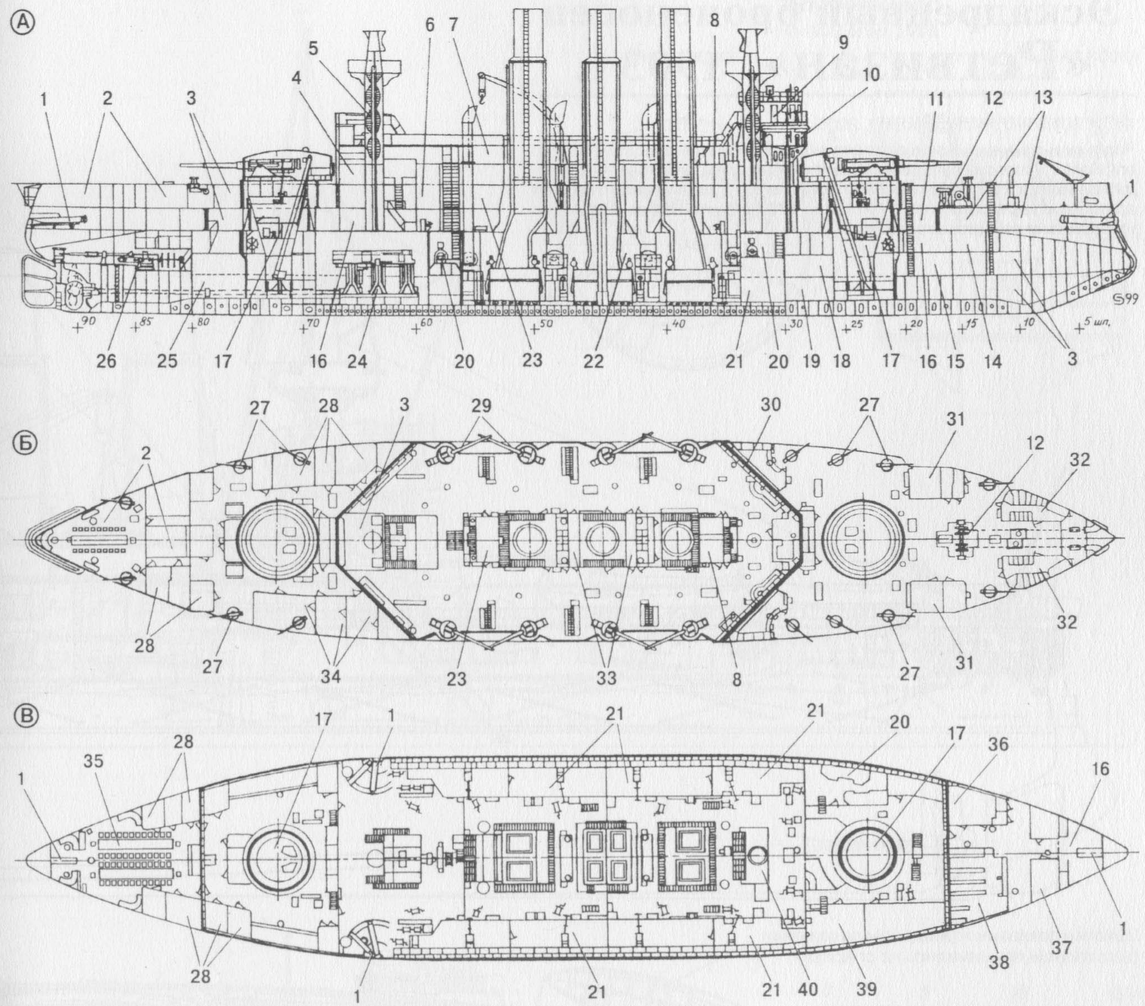
Корпус делился 14-ю переборками на 15 водонепроницаемых отсеков. Переборки располагались на 6-м, 12-м, 16-м, 21-м, 26-м, 30-м, 40-м, 45-м, 54-м, 64-м, 69-м, 75-м, 80-м и 84-м шпангоутах; по высоте они доходили до жилой палубы. Двойное дно в районе машинно-котельных отделений имело глубину 0,9 м, в районе погребов боезапаса главного калибра — 1,5 м. «Ретвизан» стал первым броненосцем Российского флота, обладавшим принципиально новой системой обеспечения непотопляемости. В частности, на нем отсутствовала не оправдавшая себя на практике магистральная водоотливная труба. Каждый отсек оснащался автономными водоотливными средствами, а электродвигатели вместе с насосами устанавливались в водонепроницаемых кожухах. Система вентиляции была снабжена оригинальными клапанами с пустотелыми шарами: при затоплении отсека шар всплывал и перекрывал сечение трубы.

В конструкции корпуса имелось множество нетрадиционных для российского (да и вообще европейского) судостроения решений. В качестве стоек у переборок широко использовалась профильная сталь Z-образного сечения или швеллеры, в то время как у нас стойки были клепаными и, соответственно, более тяжелыми и трудоемкими в изготовлении. Кницы по крамповской технологии обычно также крепились не клепкой, а специальной кузнечной сваркой. Зачастую вместо соединительного треугольника применяли отогнутый край кницы. При этом на верфи велся строгий контроль за соблюдением весовой дисциплины. Кренование броненосца, проведенное у заводской стенки 5 января 1902 года, показало, что его фактическое нормальное водоизмещение составляет 12 409,9 т против 12 745,6 т по проекту. То есть строительная перегрузка — неизбывная беда отечественного судостроения — у «Ретвизана» напрочь отсутствовала, и даже появился незапланированный запас водоизмещения в 335,7 т. Для Российского флота факт неслыханный! Правда, у этого явления имелась и обратная сторона: метацентрическая высота по результатам того же кренования оказалась меньше расчетной и составила всего 93,3 см. Представители наблюдающей комиссии посчитали ее недостаточной и предложили уложить 227 т балласта или же принимать в трюм забортную воду.

Настил верхней палубы — деревянный, тиковый. Чтобы избежать его повреждения раскаленными пороховыми газами, в носу и корме на уровне среза стволов 305-мм орудий планировалось установить покрытие из стальных плит шириной около 4 м. Такое «противопламенное» (anti-flash plate) покрытие запроектировано на отправленных в Петербург чертежах, однако реально его, по-видимому, так и не сделали. Во всяком случае, на всех известных палубных фотографиях «Ретвизана» оно не просматривается.

БРОНИРОВАНИЕ

Главный броневой пояс «Ретвизана» имел высоту 2,14 и длину 78 м и состоял из 17 плит. Толщина его составляла 229 мм, под водой она плавно уменьшалась до 127 мм. Выше по той же длине шел верхний пояс высотой 2,3 м и толщиной 152 мм. В носу и корме на 11-м и 79-м шпангоутах оба пояса замыкались 178-мм траверзами, образуя внушительного объема цитадель. В нос и корму от цитадели до самых штевней борт на протяжении от нижней платформы до батарейной палубы был бронирован 51-мм плитами. Любопытно, что в последних на уровне жилой палубы имелись иллюминаторы — больше на броненосцах Российского флота такое решение никогда не применялось. Впрочем, назначение довольно тонкой брони в оконечностях корабля заключалось не в том, чтобы предотвратить появление пробоин вообще, а в том, чтобы площадь этих пробоин была минимальной и не вызывала больших затоплений. И наличие иллюминаторов, как и лацпортов в носовой части, на решение этой задачи существенно не влияло. Впоследствии примерно из таких

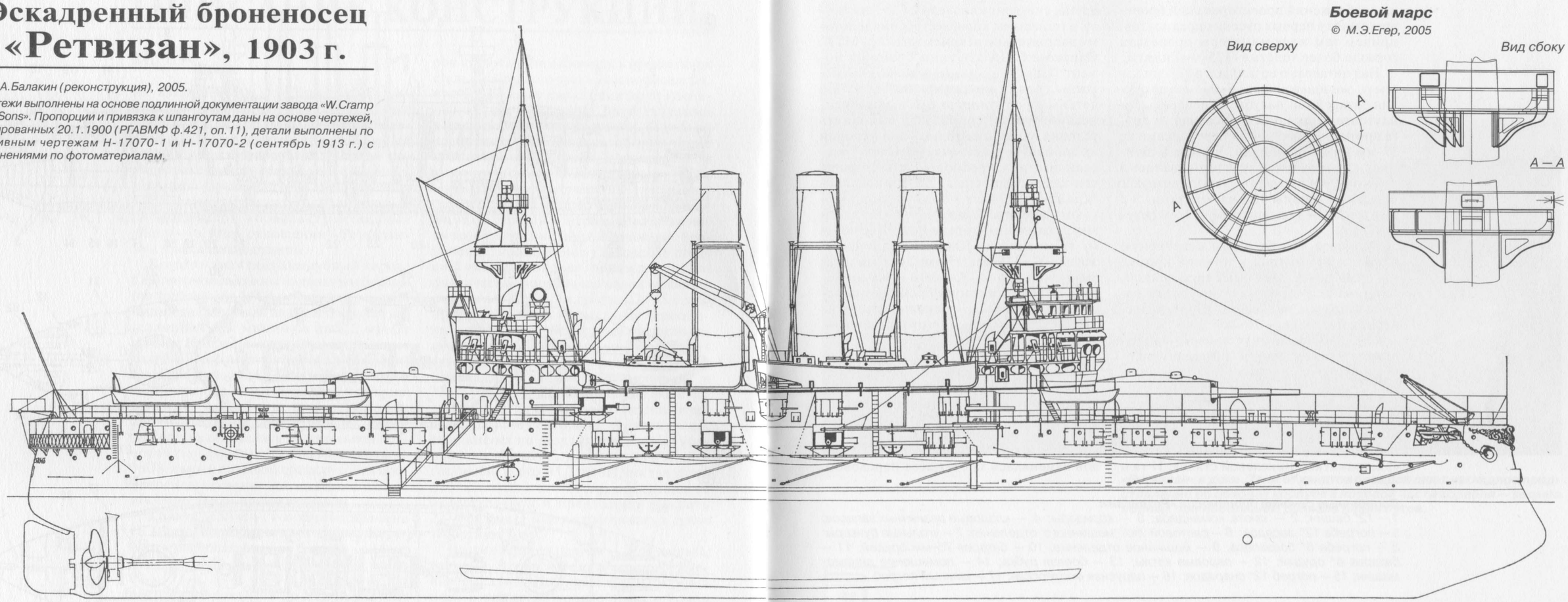


Эскадренный броненосец «Ретвизан»:
1 — торпедные аппараты; 2 — адмиральские помещения; 3 — кладовые; 4 — каюта главного механика; 5 — винтовой трап; 6 — мастерская; 7 — прачечная; 8 — хлебопекарня; 9 — ходовая рубка; 10 — боевая рубка; 11 — карцер; 12 — шпилевая паровая машина; 13 — кубрики; 14 — цепной ящик; 15 — помещение подводных торпедных аппаратов; 16 — помещение для запасных торпед (без боевых частей); 17 — подбашенное отделение; 18 — танк пресной воды; 19 — магазин 47-мм патронов; 20 — помещение динамомашин; 21 — угольные ямы; 22 — котельное отделение; 23 — душевые для механиков; 24 — паровая машина; 25 — погреб 305-мм боезапаса; 26 — рулевая машина; 27 — 75-мм орудия; 28 — офицерские каюты; 29 — 152-мм орудия; 30 — броня цитадели; 31 — помещение кондукторов; 32 — матросские гальюны; 33 — душевые кочегаров; 34 — помещения командира корабля; 35 — офицерская кают-компания; 36 — лазарет; 37 — кают-компания кондукторов; 38 — изолятор; 39 — «боевой» лазарет; 40 — кладовая электрооборудования.
***А** — продольный разрез, **Б** — главная (батарейная) палуба, **В** — жилая палуба.*

Эскадренный броненосец «Ретвизан», 1903 г.

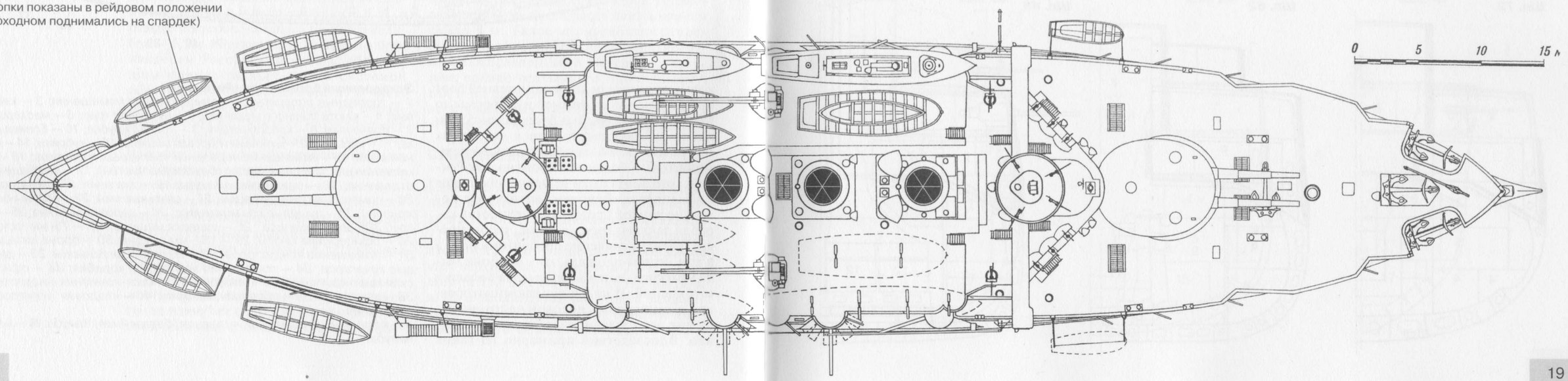
© С.А.Балакин (реконструкция), 2005.

Чертежи выполнены на основе подлинной документации завода «W.Cramp and Sons». Пропорции и привязка к шпангоутам даны на основе чертежей, датированных 20.1.1900 (РГАВМФ ф.421, оп.11), детали выполнены по архивным чертежам Н-17070-1 и Н-17070-2 (сентябрь 1913 г.) с уточнениями по фотоматериалам.



Боевой марс

© М.Э.Егер, 2005



же соображений проектировали и броневую защиту первых русских дредноутов, причем там иллюминаторы прорезали гораздо более толстые (125-мм) плиты.

Над цитаделью возвышался 127-мм каземат, защищавший все 6-дюймовые орудия батарейной палубы. В центральном плутонге пушки отделялись друг от друга противоосколочными переборками из 37-мм никелевой стали. Четыре 6-дюймовки на верхней палубе размещались в отдельных казематах, защищенных с внешней стороны 127-мм плитами, а с внутренней — полукруглыми 37-мм переборками.

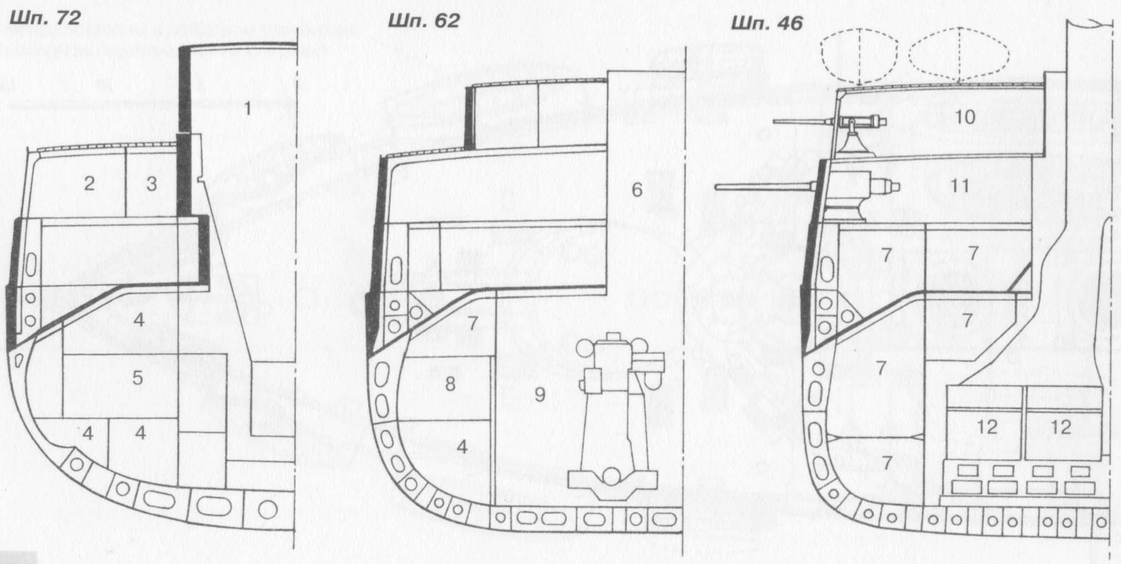
Броневая палуба имела карапасную форму и примыкала к нижней кромке главного пояса. Она была двухслойной; толщина ее в горизонтальной части составляла 51 мм, на скосах — 63 мм, за пределами цитадели — 76 мм.

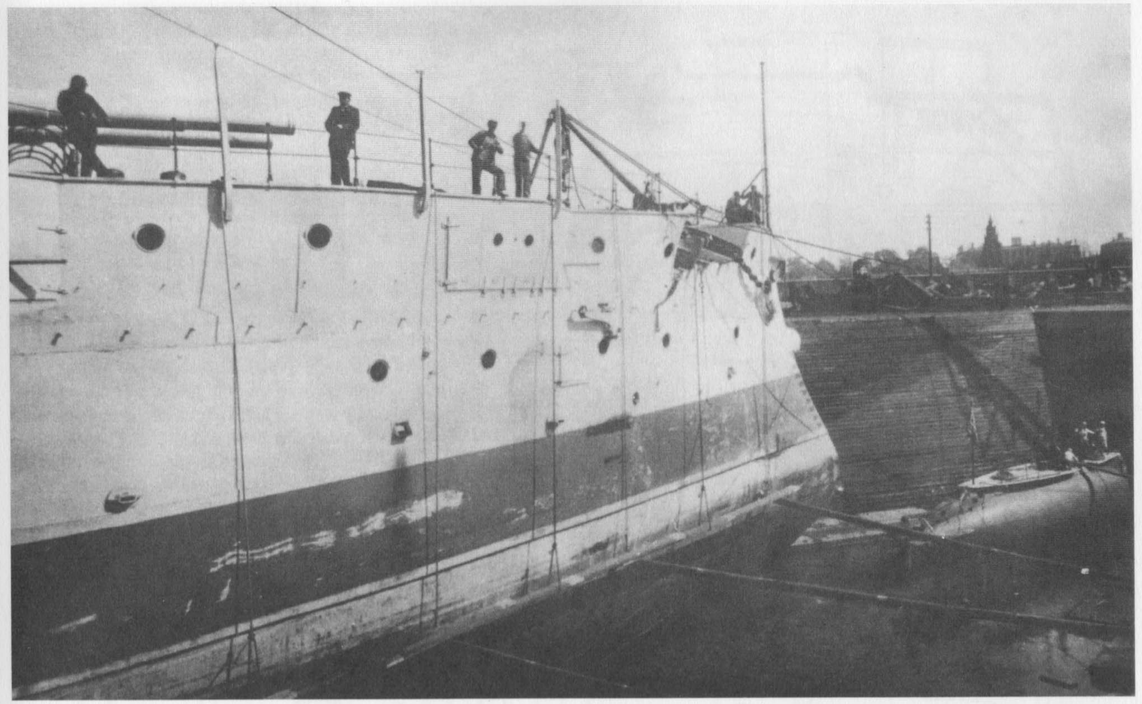
Барбеты башенных установок ниже батарейной палубы (внутри цитадели) защищались 102-мм, а выше — 203-мм плитами. Сами башни имели 229-мм вертикальную броню и 51-мм — крышу.

Вся вертикальная броня была крупповской (то есть закаленной по способу Круппа), палубная — из так называемой «экстрамягкой никелевой стали». И та и другая считались последним достижением в тогдашнем кораблестроении и потому настоятельно рекомендовались МТК. Однако в США эти типы брони на момент заказа «Ретвизана» еще не были освоены. Крамп, пользуясь недостаточно четкими формулировками в заключенном контракте, соглашался выполнить условия заказчика только при условии их дополнительной оплаты. После очередной серии препирательств стороны кое-как договорились. 229-мм крупповские плиты (34 шт.) подрядилась изготовить американская фирма «Бетлехем айрон компани» (тогда в России ее почему-то именовали Южно-Вифлиемским заводом), а 178-мм, 152-мм, 127-мм и палубную броню — «Карнеги стил компани». За это русскому Морскому министерству пришлось «раскошелиться» на 310 тыс. долларов сверх оговоренной контрактом суммы.

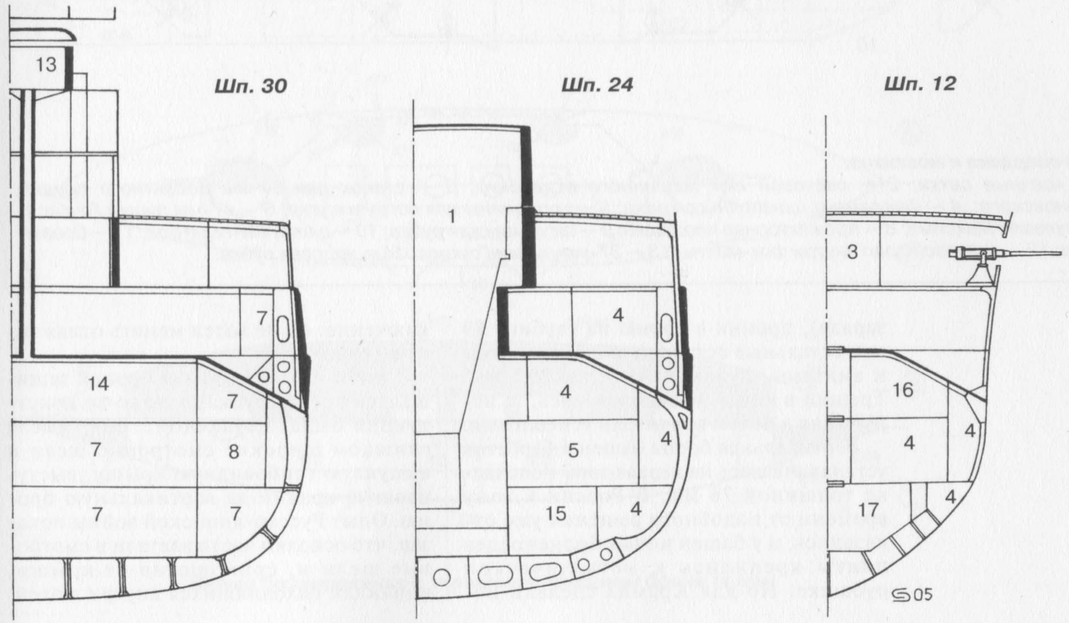
Испытания брони проходили на полигоне фирмы «Карнеги». В 152-мм плиту размерами 2,75x2,6 м было сделано пять выстрелов стальными бронебойными снарядами из 6-дюймовой пушки. Только один из них, выпущенный с начальной скоростью 585 м/с (скорость снарядов изменялась за счет веса порохового

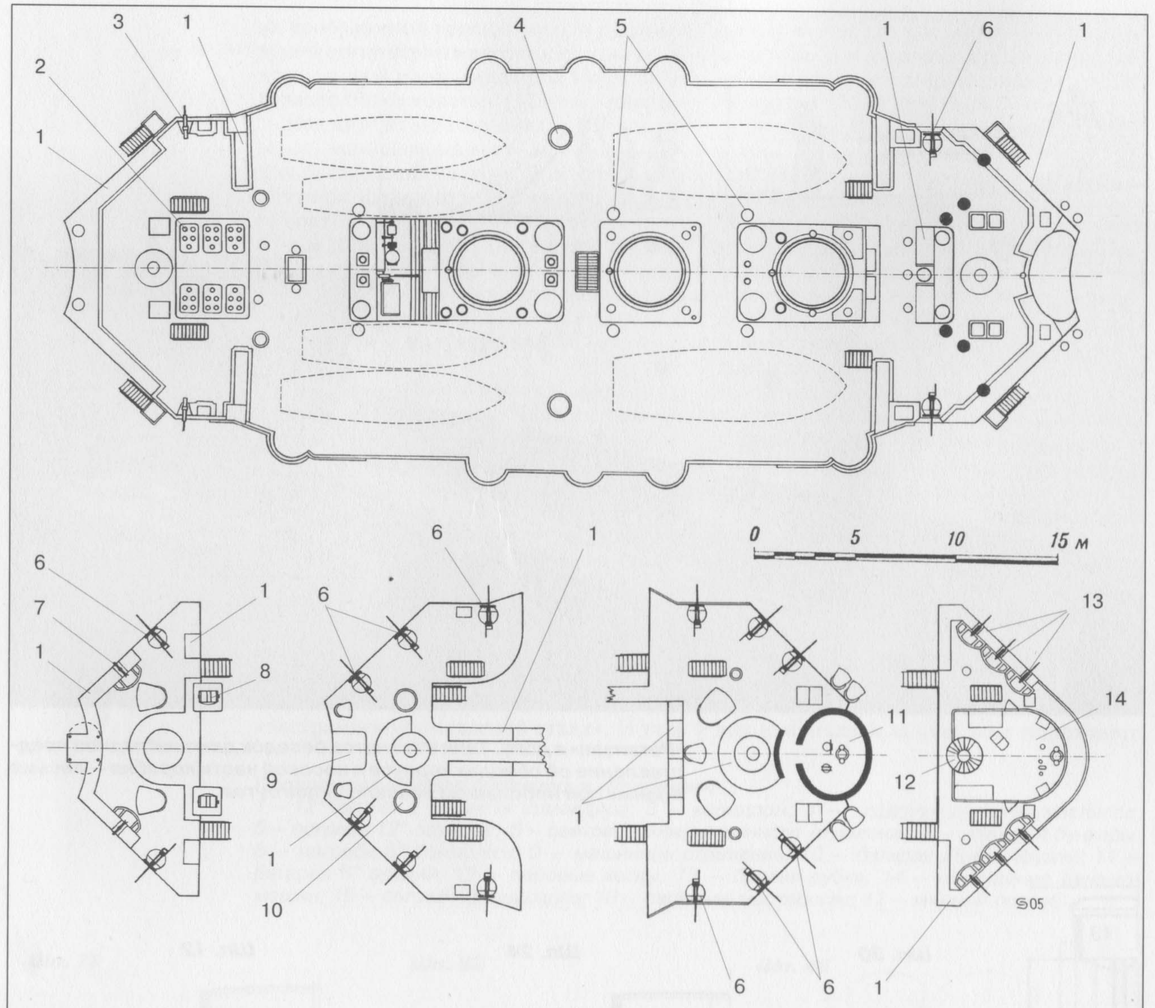
Поперечные сечения броненосца «Ретвизан»:
1 — 12" башни; 2 — каюта командира; 3 — коридоры; 4 — кладовые различных запасов; 5 — погреба 12" зарядов; 6 — световой люк машинного отделения; 7 — угольные бункеры; 8 — погреба 6" боезапаса; 9 — машинное отделение; 10 — батарея 75-мм орудий; 11 — батарея 6" орудий; 12 — паровые котлы; 13 — боевая рубка; 14 — помещение динамомашин; 15 — погреб 12" снарядов; 16 — парусная мастерская; 17 — минный погреб.





«Ретвизан» в доке. Тени от канатов беседок дают наглядное представление об обводах корпуса в носовой части корабля — весьма полных при небольшом развале шпангоутов.





План спардека и мостиков:
1 — коечные сетки; 2 — световой люк машинного отделения; 3 — станок для 64-мм десантного орудия Барановского; 4 — фундамент шлюпочного крана; 5 — горловины для погрузки угля; 6 — 47-мм пушки Гочкиса; 7 — пулемет Максима; 8 — прожекторная площадка; 9 — штурманская рубка; 10 — шахта вентилятора; 11 — боевая рубка; 12 — винтовой трап внутри фок-мачты; 13 — 37-мм пушки Гочкиса; 14 — ходовая рубка.

заряда), проник в броню на глубину 89 мм, остальные оставили лишь царапины и вмятины глубиной не более 28,5 мм. Трещин в плите не образовалось, и испытания в целом посчитали успешными.

Вертикальная броня башен и барбетов устанавливалась на деревянной подкладке толщиной 76 мм. В России к тому времени от подобного решения уже отказались, и у башен новых броненосцев плиты крепились к металлической рубашке. Но для Крампа сделали исключение: он не хотел менять отлаженную технологию.

Самой толстой 254-мм броней защищалась боевая рубка, однако ее конструкция была неудачной: она имела слишком широкие смотровые щели и выпуклую грибовидную крышу, выступавшую краями за вертикальную броню. Опыт Русско-японской войны показал, что осколки часто влетали в смотровые щели и, срикошетив от крыши, поражали находившихся внутри людей.

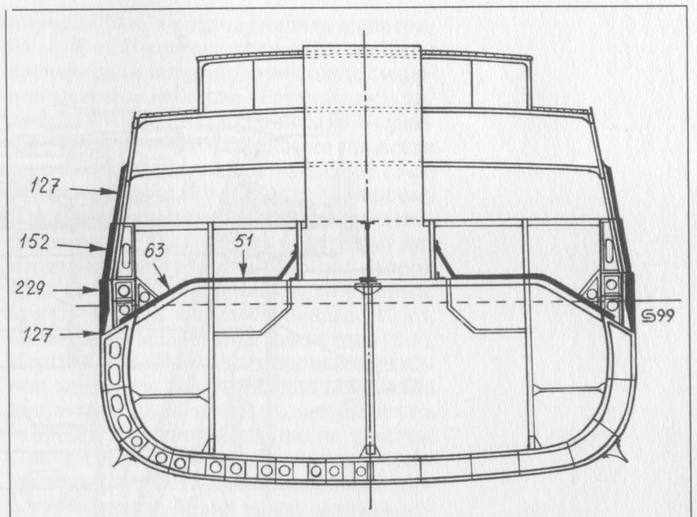
К сожалению, такая конструкция рубки была типовой для всех крупных кораблей Российского флота и стоила жизни многим морякам.

Общий вес брони на «Ретвизане» составлял 3300 т, или 25,9% от проектного водоизмещения. Это был наилучший показатель среди русских кораблей, построенных до начала войны с Японией.

АРТИЛЛЕРИЯ

Все вооружение «Ретвизана» было изготовлено на российских заводах. В окончательном варианте проекта оно включало в себя 4 305-мм, 12 152-мм, 20 75-мм орудий, 24 47-мм и 6 37-мм пушек Гочкиса, 2 64-мм пушки Барановского, 2 (позже 4) пулемета, 4 надводных и 2 подводных торпедных аппарата.

305-мм орудия с длиной ствола в 40 клб изготавливались на Обуховском заводе. Во время их испытаний на Охтинском полигоне, при монтаже на прибывшие с



Сечение по мидель-шпангоуту с указанием толщины брони (в мм)

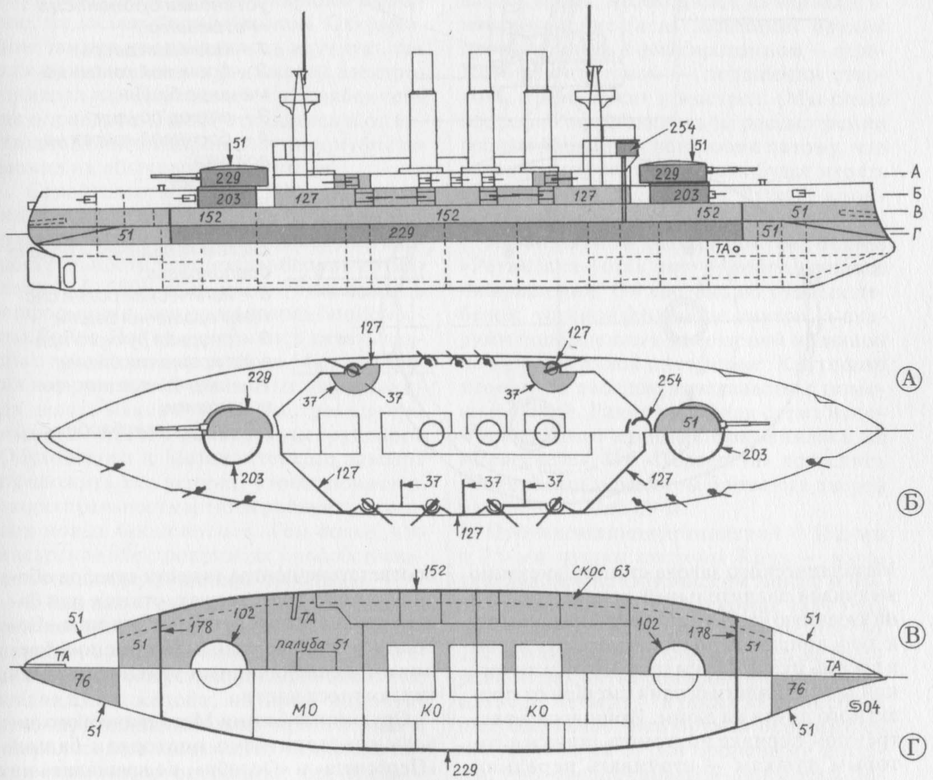
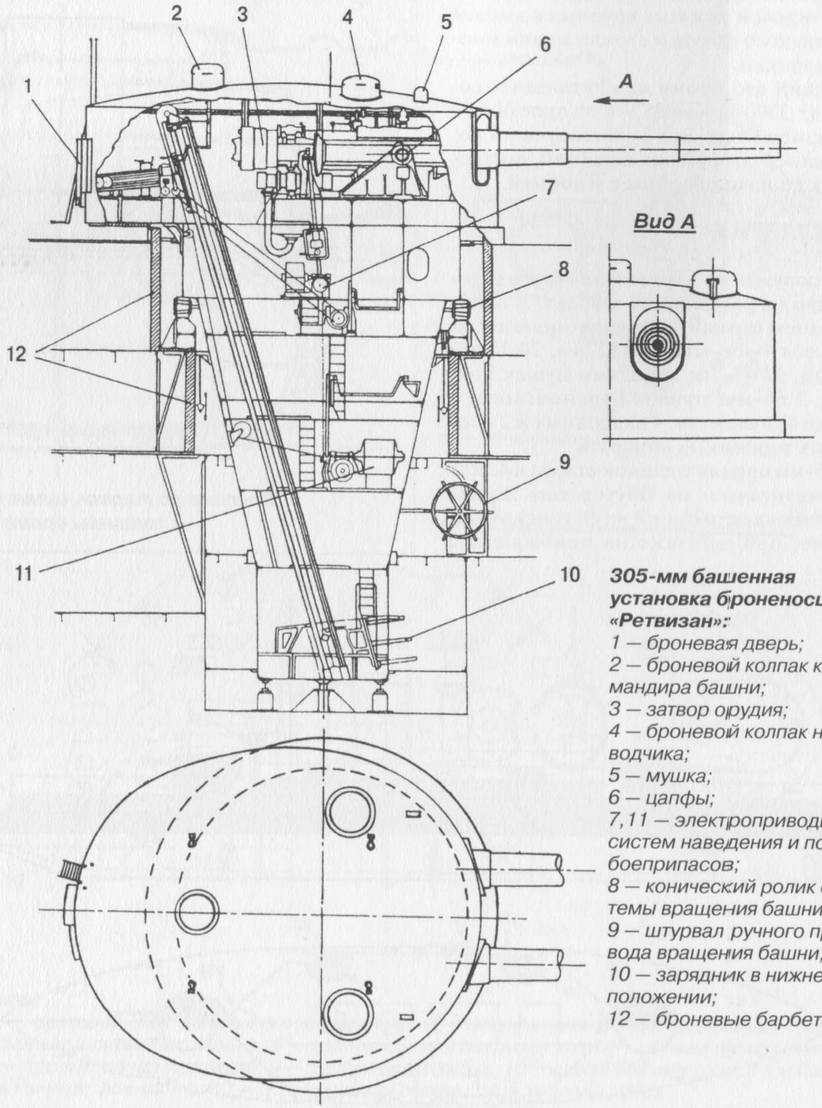


Схема бронирования с указанием толщины брони (в мм)



305-мм башенная установка броненосца «Ретвизан»:
1 — броневая дверь;
2 — броневой колпак командира башни;
3 — затвор орудия;
4 — броневой колпак наводчика;
5 — мушка;
6 — цапфы;
7,11 — электроприводы систем наведения и подачи боеприпасов;
8 — конический ролик системы вращения башни;
9 — штурвал ручного привода вращения башни;
10 — зарядник в нижнем положении;
12 — броневые барбеты.

Металлического завода станки, внезапно выявился значительный перевес орудий на казенную часть — для уравновешивания к дулу пришлось подвешивать груз весом в восемь пудов! Оказалось, что фактический центр тяжести орудия смещен от проектного почти на дюйм. Пришлось в экстренном порядке подгонять станки к готовым пушкам — стачивать передний срез рубашки и задний срез поршня компрессора. Поскольку Обуховский завод и впредь не гарантировал точного соответствия центра тяжести стволов обозначенному на чертежах, станки для башен последующих броненосцев типа «Бородино» заранее снабдили приспособлениями, позволяющими уравновешивать качающиеся части.

Орудийные башни Металлического завода конструктивно повторяли башни «Пересвета» и «Осляби», но вращались на конических катках, расположенных под станком, как на броненосце «Три святителя» (10-дюймовые «пересветовские» установки вращались на нижнем пятнике). Соответственно стол башни и подачная труба тоже были сделаны по типу «Трех святителей». Уже в Порт-Артуре башни «Ретвизана» оснастили системой ручной подачи боеприпасов, разработанной Металлическим заводом, но оказавшейся, к сожалению, неработоспособной (согласно рапорту Щенсновича, ее лотки были «настолько слабы, что, прогибаясь, заклиниваются в направляющих и задевают за комингсы люков»). Вертикальная наводка осуществлялась с помощью двух подъемных винтовых секторов (у орудий на «Пересвете» имелось по одному сектору); предельный угол возвышения составлял 15°, снижения — 5°.

Как уже говорилось, башенные установки «Ретвизана» вместо традиционной гидравлики были оснащены системой электроприводов. Двигатели и все основное электрооборудование поставляла французская фирма «Соттер, Арле и Ко». Электромоторы приводили в действие системы вертикального и горизонтального наведения, подачи снарядов в башню, их досылку прибойником. Открывание замков производилось вручную, так как применение для этих целей электропривода на «Пересвете» и «Ослябе» себя не оправдало. Также отказались и от использования электромагнитных муфт, заменив их обычными сцепными.

Строительство «Ретвизана» по времени совпало с начавшейся в Морском министерстве дискуссией о повышении скорострельности крупнокалиберной артиллерии. В 1898 году из Англии пришла информация, что на маневрах броненосцы Ройял Нэйви ухитрились давать залпы с промежутками от 49 до 54 с, в то время как русские 12-дюймовые орудия могли делать максимум два выстрела за три минуты. МТК призвал конструкторов Обуховского и Металлического заводов приложить все усилия, чтобы повысить скорострельность артиллерийских установок новых броненосцев. Тем более, что внедрение электропривода способствовало успешному решению проблемы.

В башнях «Ретвизана» был опробован ряд нововведений, теоретически сокращавших время заряжания. Так, в гнездах зарядников установили специальные выдвижные желоба, которые выдвигались при переднем ходе прибойника и убирались при заднем. Это позволило исключить такую операцию, как вставку зарядных труб в орудия и сэкономить таким образом около 10 с. Однако ручное открывание замка все равно требовало порядка 30 с, а подача снаряда из погреба — 70 с. Представители МТК провели хронометраж операций при подаче снарядов в кормовой башне «Ретвизана» и получили следующие результаты. В снарядном погребе необходимо было провести такие манипуляции: наложить храп (5 с), поднять снаряд (35 с), подать к первому поворотному кругу (3 с), повернуть поворотный круг (2 с), подать ко второму поворотному кругу (5 с), повернуть второй круг (2 с). В подбашенном отделении: подать снаряд к желобу башни (10 с), опустить на желоб (3 с), снять храп (5 с). Итого — 70 с. После тренировки орудийной прислуги цикл удалось довести до 66 с, но пришлось признать, что увеличить скорость заряжания дальше не удастся. Причем подчеркивалось, что речь идет именно о скорости заряжания, а не о скорострельности. Время между залпами неизбежно будет больше, поскольку в ходе опытов зарядник поднимался без снаряда и полузарядов, а прибойник работал вхолостую. А самое главное — не учитывалось время, необходимое на вертикальное наведение (ведь заряжание орудий производилось в фиксированном — строго горизонтальном — положении стволов), откат, накат и выстрел. (Мы столь подробно остановились на рассмотрении работы башенных установок потому, что реальная скорострельность будет играть важную роль в баталиях Русско-японской войны.)

Любопытной особенностью башен «Ретвизана» стал тип ручного привода их вращения. Он состоял из ручных лебедок, установленных не внутри, а снаружи подбашенных помещений на жилой палубе и верхней платформе. Крутящий момент от лебедок передавался с помощью цепей. Ранее подобная схема вспомогательного привода применялась на «Пересвете». От «Пересвета» достались «Ретвизану» и размеры броневых дверей башен — 1,22x0,69 м.

Противоминная артиллерия — 152-мм и 75-мм пушки системы Канэ — изготавливалась на Обуховском заводе и была отправлена в США в конце 1899 года на пароходе «Владимир Савин». Восемь 152-мм пушек устанавливались на батарейной палубе в бронированных спонсонах; еще четыре — в таких же спонсонах палубой выше. Все орудия оснащались полукруглыми 51-мм броневыми щитами, что обеспечивало 6-дюймовой артиллерии хорошую защиту. А вот у 75-мм пушек какая-либо защита отсутствовала. Шесть таких орудий располагались в

спонсонах на верхней палубе в районе миделя, остальные 14 — на батарейной палубе за пределами бронированного каземата.

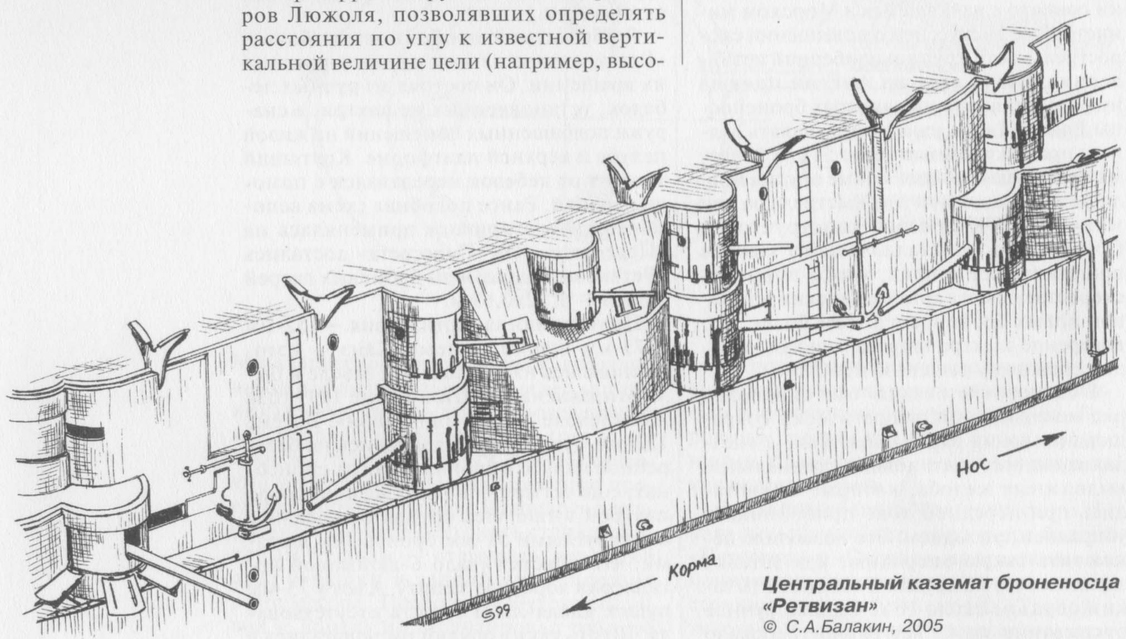
47-мм пушки Гочкиса, также производства Обуховского завода, размещались в носовой части спардека (2 шт.), на нижних ярусах носового и кормового мостиков (2 шт.) и боевых марсах (по 4 шт). Одноствольные 37-мм пушки Гочкиса устанавливались на верхнем ярусе носового мостика — по три на каждом крыле. При необходимости их можно было снять и перенести на паровые катера. Для 64-мм десантных пушек Барановского имелись как колесные лафеты, так и неподвижные станки, расположенные в кормовой части спардека. Штатное место двух пулеметов «Максим» — коечные сетки верхнего яруса кормового мостика. Стрелковое вооружение для десантных партий включало 452 трехлинейные винтовки и 24 револьвера системы «Наган».

Угол обстрела 305-мм башен составлял 260°, 152-мм орудий в казематах на батарейной и верхней палубах — соответственно 120° и 122°. Боезапас для 305-мм, 152-мм и 75-мм пушек — по 76 (или 77), 199 и 325 выстрелов на один ствол соответственно.

Система управления стрельбой была смонтирована по прибытии «Ретвизана» в Россию. Она включала в себя один дальномер Барра и Струда и пять микрометров Люжоля, позволявших определять расстояния по углу к известной вертикальной величине цели (например, высоте мачт). Замеренная дистанция с микрометров поступала в боевую рубку на главный дальномерный циферблат, где артиллерийский офицер выставлял на дающем циферблате ту дистанцию, какую он считал наиболее вероятной. Там же, в боевой рубке, находился боевой указатель, определяющий курсовой угол цели, и снарядный циферблат, указывающий тип снаряда. Вся эта информация с помощью синхронной электрической связи поступала на принимающие циферблаты в башнях, батареях и погребах.

Недостатками этой системы являлись ограниченная дальность действия (до 40 кбт) и слабая защита от короткого замыкания. Так, во время боя в Желтом море 28 июля 1904 года в результате попадания японского снаряда в амбразуру носовой башни на «Ретвизане» вышли из строя все циферблаты левого борта, а затем, после очередного взрыва снаряда и замыкания — и правого. Вследствие чего оставался единственный способ передачи информации — шустрый ординарец, перебегавший от боевой рубки к наводчикам орудий...

Забегая вперед, заметим, что эффективность артиллерийского огня зависела, прежде всего, от уровня подготовки комендоров. Увы, здесь Российскому флоту хвастаться было нечем. Наводчики, как писал впоследствии Э.Н.Щенснович, в силу недостаточной образованности, зачастую не понимали десятичных дробей и не могли правильно пользоваться таблицами стрельбы. Уже после начала Русско-японской войны, в Порт-Артуре, офицер «Ретвизана» лейтенант К.Кетлинский сконструировал прибор для практического обучения комендоров. Его идея заключалась в том, что непосредственно перед орудием устанавливался щит, изображающий цель, а к стволу орудия крепились электромагнит и шпилька, делающая укол в щите при замыкании контакта после прицеливания. К сожалению, этот прибор был изготовлен в единственном экземпляре и оказать серьезного влияния на уровень подготовки «ретвизановских» артиллеристов не мог.

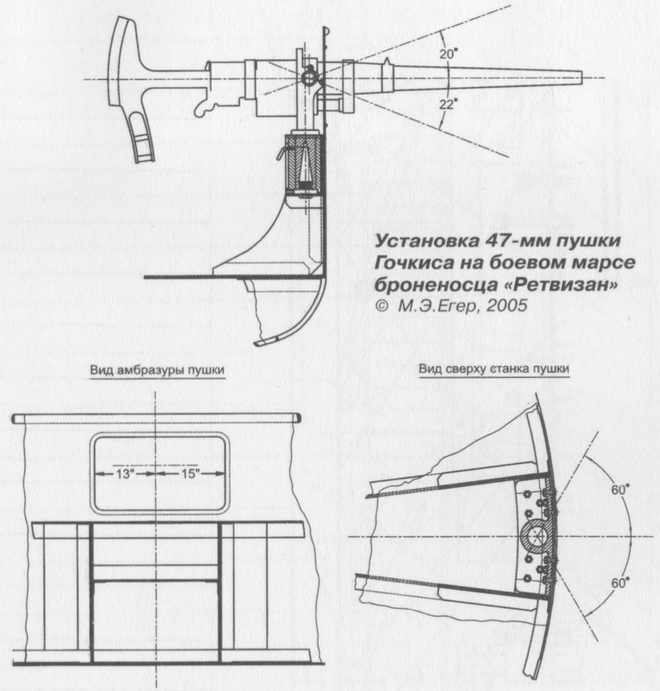


Центральный каземат броненосца «Ретвизан»
© С.А.Балакин, 2005

МИННОЕ ВООРУЖЕНИЕ

Торпедные (минные) аппараты для «Ретвизана» поставлял Металлический завод. Четыре из них устанавливались неподвижно, два (надводных бортовых) были поворотными. Носовой и кормовой штевневые аппараты защищались 51-мм броней и возвышались над ватерлинией на 7 и 6,5 фута соответственно. Два траверзных подводных аппарата находились на нижней платформе в районе 17-го шпангоута; они были углублены на 9 футов (2,75 м) ниже ватерлинии. Подача мин ко всем аппаратам — рельсовая.

Запас торпед составлял 17 единиц. Это были 450-мм мины Уайтхеда образца 1897 года*. Кроме того, на борту броненосца хранились четыре 380-мм мины Уайтхеда образца 1880 года для 56-футовых минных катеров, четыре метательные мины для 40-футовых паровых катеров и 45 мин заграждения образца 1893 года. Последние хранились на нижней платформе в погребе впереди отделения подводных торпедных аппаратов и могли выставляться с помощью паровых катеров и специальных плотиков.



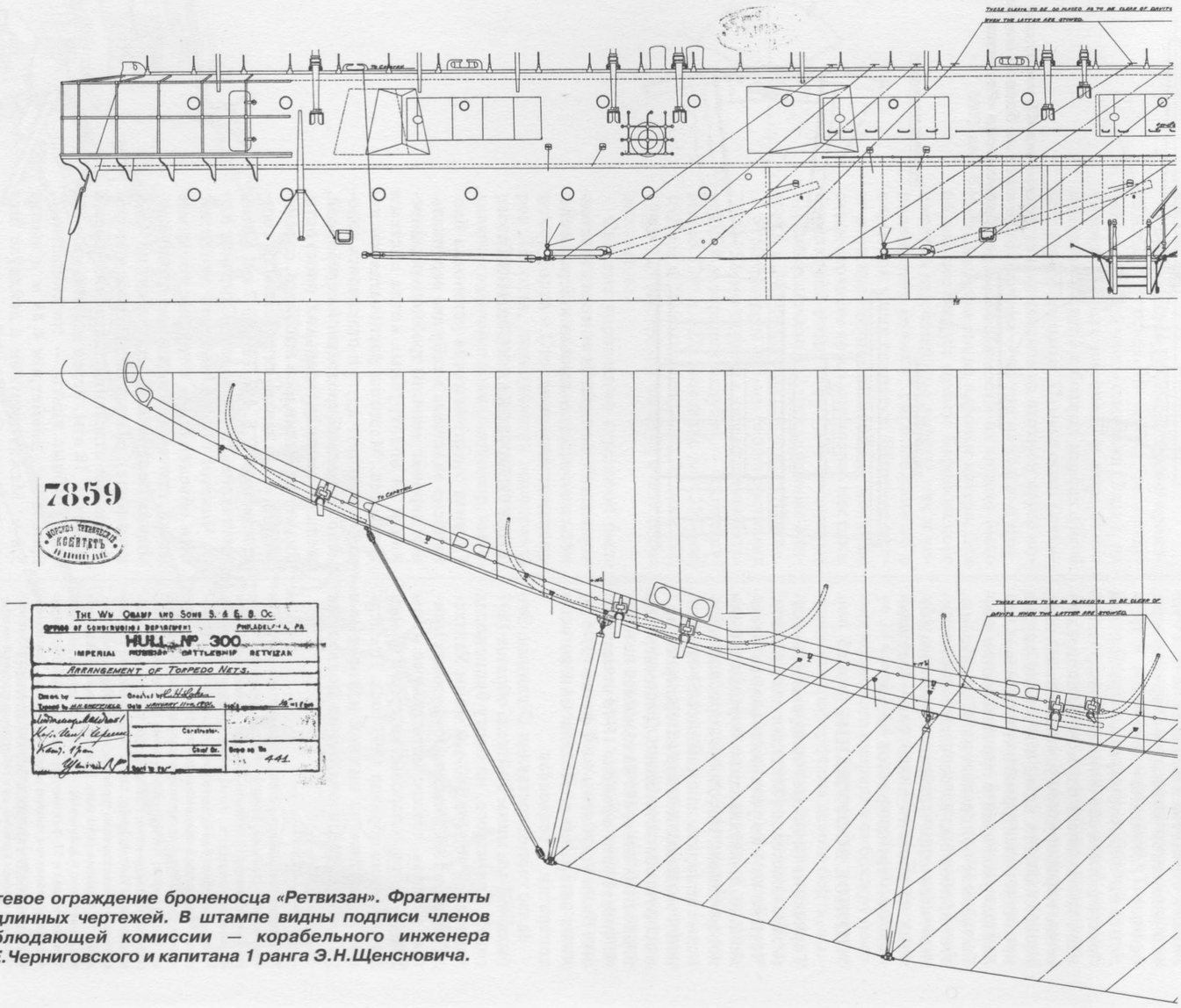
Установка 47-мм пушки Гочкиса на боевом марсе броненосца «Ретвизан»
© М.Э.Егер, 2005

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ УСТАНОВКА

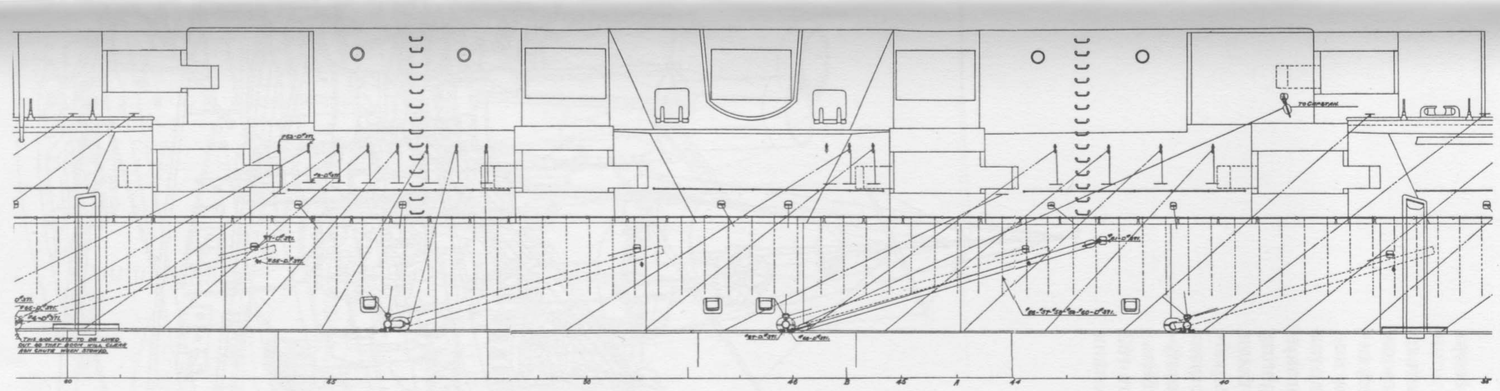
Главная энергетическая установка броненосца включала в себя две вертикальные паровые машины тройного расширения и 24 водотрубных котла системы Никлосса. Машины располагались параллельно друг другу и отделялись водонепроницаемой продольной переборкой, шедшей по диаметральной плоскости. Диаметры цилиндров высокого, среднего и низкого давления составляли соответственно 97,8, 106,7 и 233,7 см. Котлы изготавливались заводом «Стирлинг Ко» (г. Чикаго) по французской лицензии. Они объединялись в группы по четыре штуки, причем через среднюю группу проходила поперечная переборка (на 45-м шпангоуте), разделявшая первое и второе котельные отделения. Давление пара в котлах — 18 атм, перед машинами — 14 атм. Гребные винты — трехлопастные, бронзовые, диаметром 4,88 м и шагом 5,8 м. Между винтами в дейдвуде был сделан специальный вырез — считалось, что это улучшает маневренность корабля.

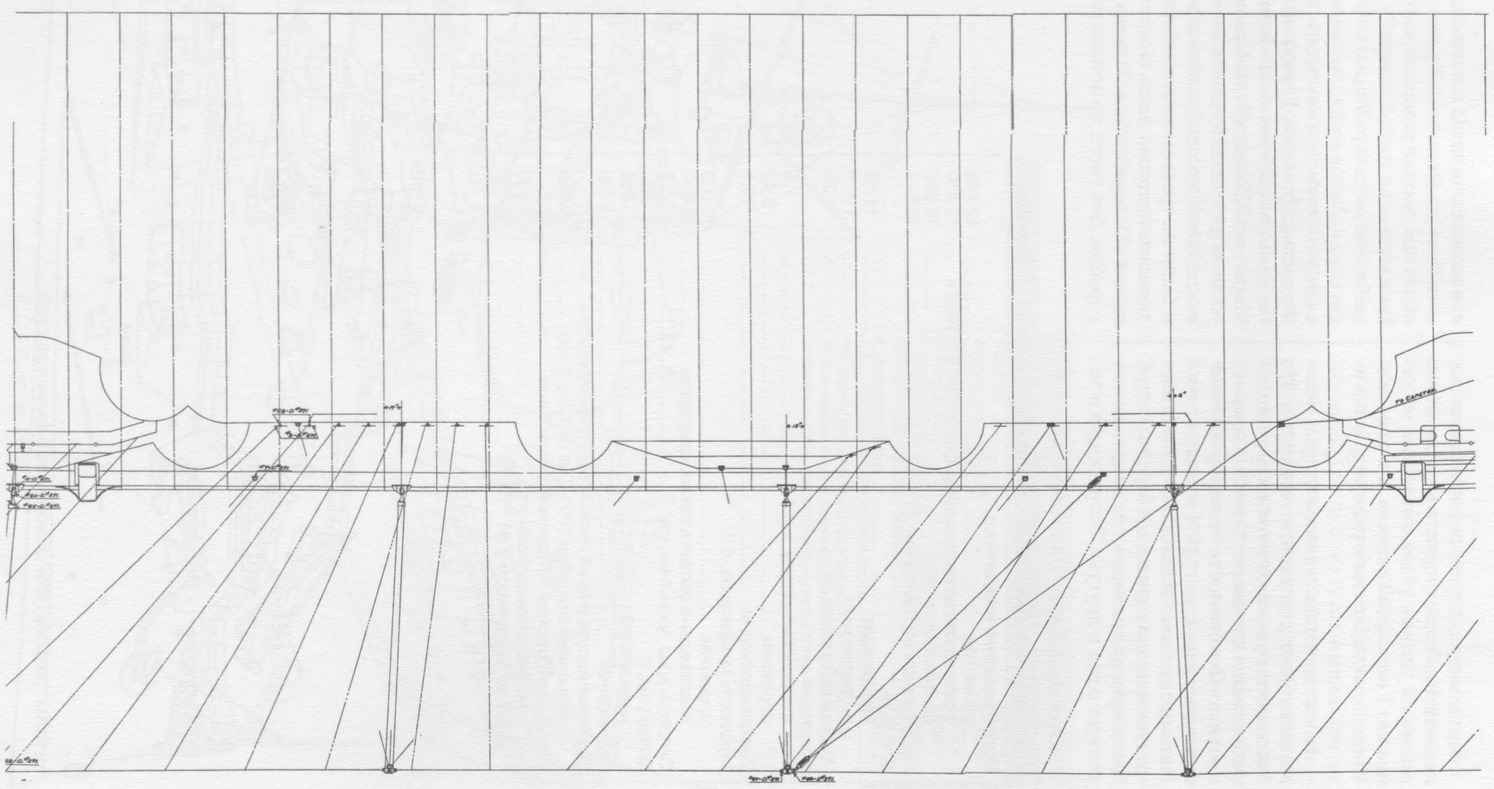
---

* Согласно большинству опубликованных источников, на «Ретвизане» (как и на «Варяге») торпедные аппараты якобы имели калибр 15 дюймов (380 мм). Однако ряд фактов позволяет утверждать, что на обоих построенных фирмой Крампа кораблях в действительности стояли 450-мм аппараты. Например, в официальном отчете о минном вооружении судов порт-артурской эскадры (РГАВМФ, ф.929, оп.1, д.51) четко говорится о наличии на «Ретвизане» аппаратов Металлического завода обр. 1899 г. под 17-дюймовые мины Уайтхеда обр. 1897 г. Напомним, что 17-дюймовыми часто называли торпеды, имеющие реальный калибр 17,7 дюйма (450 мм). Правда, нельзя полностью исключить, что в документе — ошибка, и речь в действительности идет о 17-футовых торпедах калибра 380 мм, но это представляется крайне маловероятным. Тем более, что 17-дюймовые торпеды упоминаются в некоторых материалах фирмы Крампа, да и габариты аппаратов на подлинных чертежах «Ретвизана» и «Варяга» также соответствуют именно 450-мм калибру.



Сетевое ограждение броненосца «Ретвизан». Фрагменты подлинных чертежей. В штампе видны подписи членов наблюдающей комиссии — корабельного инженера П.Е.Черниговского и капитана 1 ранга Э.Н.Щенсновича.





Котельные отделения почти по всему периметру были окружены угольными ямами. К топкам уголь подавался на тележках, передвигавшихся по рельсам. Шлак поднимался наверх электрическими лебедками.

Качество изготовления машин и механизмов было достаточно высоким. Но благоприятную картину изрядно портил выбор типа котлов — главный просчет проекта. Особенность запатентованных французскими конструкторами братьями Никлосс котлов заключалась в применении вместо одинарных водогрейных трубок двойных, разного диаметра, вставленных одна в другую. Теоретически такие котлы были легче и мощнее, чем большинство их аналогов. Кроме того, они обладали лучшей ремонтопригодностью, так как замена трубок осуществлялась даже без частичной разборки котла. Неудивительно, что разрекламированная новинка начала применяться во флотах Франции, Испании, Германии и Англии. По данным справочника «Jane's Fighting Ships», к 1905 году котлы Никлосса были установлены на 52 крупных боевых кораблях, плававших под флагами девяти стран, и были на третьем месте в мире по популярности, уступая лишь системам Бельвиля (175 кораблей) и Торникрофта (62 корабля, без учета миноносцев и мелких судов). У нас котлы Никлосса проходили испытания на канонерской лодке «Храбрый»; первое впечатление от них было хорошим. Чарльз Крамп, озадаченный необходимостью обеспечить довольно значительную скорость корабля при его ограниченном водоизмещении, видел в применении французских «чудо-котлов» единственную возможность достичь контрактной скорости. Русское Морское министерство пошло ему навстречу и согласилось с установкой котлов Никлосса на «Варяге» и «Ретвизане».

Однако опыт эксплуатации показал, что в действительности паровые котлы данного типа весьма капризны и ненадежны, а также требуют большей численности специально обученной команды, чем, скажем, котлы Бельвиля. Главный их конструктивный недостаток — неравномерная (тогда ее называли «спазмодическая») циркуляция, приводившая к частному перегреву и разрыву трубок, которые, как оказалось на деле, и заменять не так-то просто. Не подтвердилась и заявленная фирмой-создателем их экономичность... Уже 14 апреля 1898 года, буквально через три дня после заключения контракта с Крампом, МТК принял специальное постановление, в котором категорически

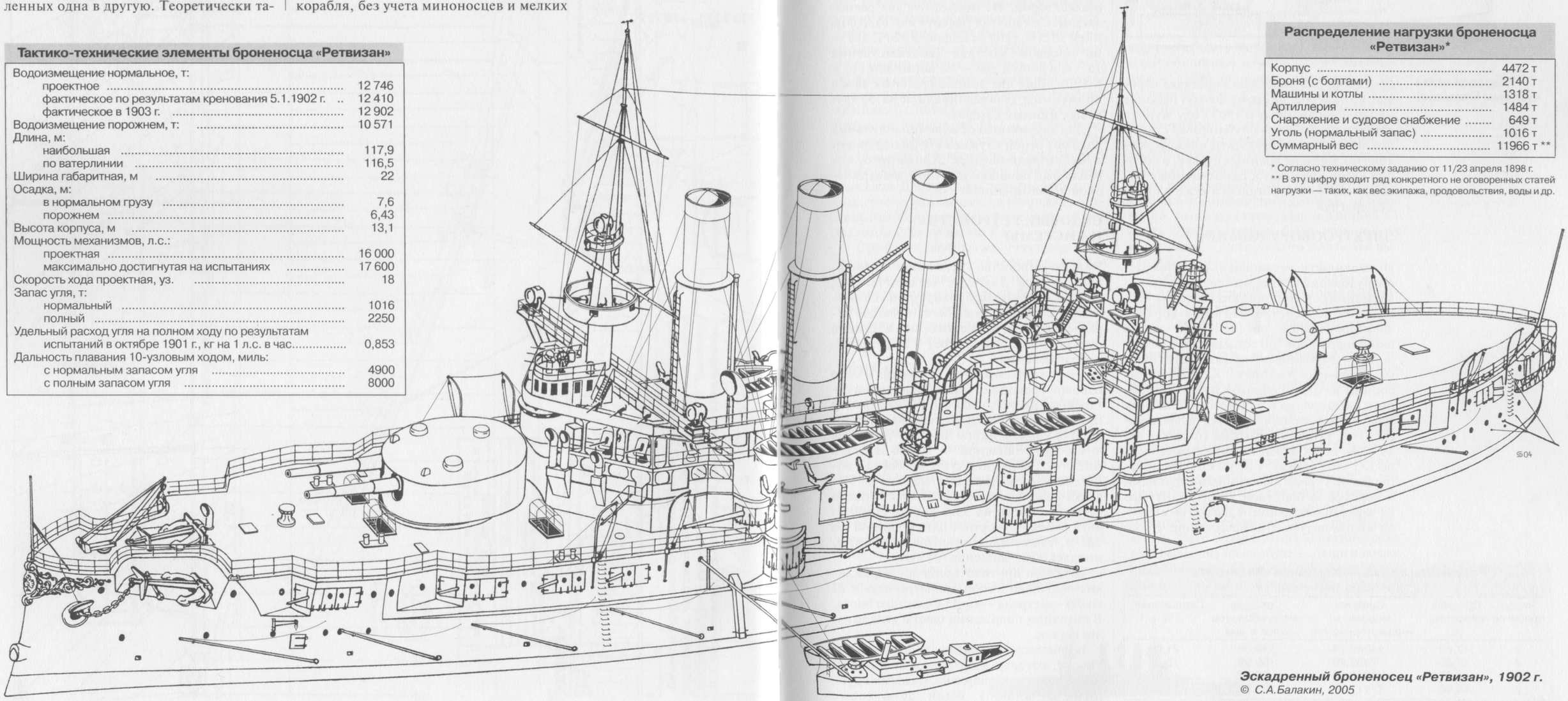
Тактико-технические элементы броненосца «Ретвизан»

Водоизмещение нормальное, т:	
проектное	12 746
фактическое по результатам кренования 5.1.1902 г.	12 410
фактическое в 1903 г.	12 902
Водоизмещение порожнем, т:	10 571
Длина, м:	
наибольшая	117,9
по ватерлинии	116,5
Ширина габаритная, м	22
Осадка, м:	
в нормальном грузу	7,6
порожнем	6,43
Высота корпуса, м	13,1
Мощность механизмов, л.с.:	
проектная	16 000
максимально достигнутая на испытаниях	17 600
Скорость хода проектная, уз.	18
Запас угля, т:	
нормальный	1016
полный	2250
Удельный расход угля на полном ходу по результатам испытаний в октябре 1901 г., кг на 1 л.с. в час	0,853
Дальность плавания 10-узловым ходом, миль:	
с нормальным запасом угля	4900
с полным запасом угля	8000

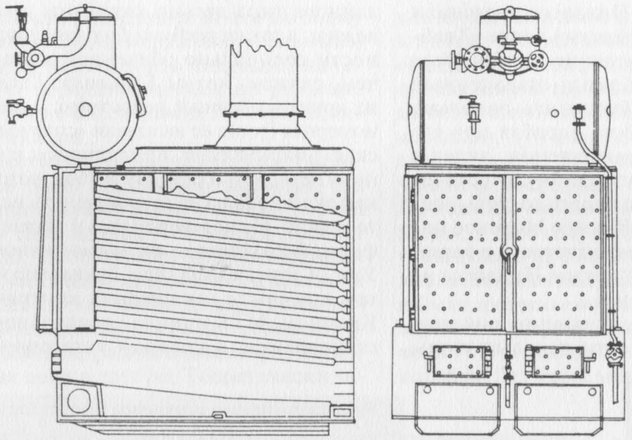
Распределение нагрузки броненосца «Ретвизан»*

Корпус	4472 т
Броня (с болтами)	2140 т
Машины и котлы	1318 т
Артиллерия	1484 т
Снаряжение и судовое снабжение	649 т
Уголь (нормальный запас)	1016 т
Суммарный вес	11966 т **

* Согласно техническому заданию от 11/23 апреля 1898 г.
** В эту цифру входит ряд конкретного не оговоренных статей нагрузки — таких, как вес экипажа, продовольствия, воды и др.



Эскадренный броненосец «Ретвизан», 1902 г.
© С.А.Балакин, 2005



Паровой котел системы Никлосса.

отказал фирме Никлосса в поставке паровых котлов российскому флоту, признав их ненадежными. А в 1903 году журнал «Морской сборник» опубликовал статью под названием «Результаты службы котлов Никлосса на военных судах», в которой автор приходит к однозначному выводу, что «котлы Никлосса хуже и опаснее других».

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

По мощности установленного электрооборудования «Ретвизан» среди своих современников мог претендовать на бесспорное первенство. Питание корабля электроэнергией обеспечивали шесть парогенераторов (по тогдашней терминологии — пародинамо) производства фирмы «Дженерал Электрик». Каждый из них состоял из одной паровой машины тройного расширения и двух шестиполюсных генераторов постоянного тока напряжением 105 В, установленных на концах ее вала. Два таких агрегата имели мощность по 132 кВт, четыре — по 66 кВт. Располагались они тремя автономными группами в корпусе за броневой защитой: четыре на верхней платформе и два (по 66 кВт) — на жилой палубе. Примечательно, что по проекту последние предусматривалось установить в кормовой части надстройки под спардеком, напротив орудийной башни. Но после вмешательства наблюдающей комиссии, потребовавшей переноса парогенераторов за броню, их разместили палубой ниже по левому борту в носовой части. Правда, за это пришлось дополнительно заплатить, поскольку изменения вносились после утверждения чертежей в Санкт-Петербурге.

Всего на «Ретвизане» было установлено 53 электродвигателя суммарной мощностью 528 кВт, а также 1300 лампочек. Кроме того, имелось шесть 75-см боевых прожекторов. Из последних два располагались на мачтах (высота над ватерлинией 23,5 м, угол освещения 320°), два — на носовом мостике (соответственно 15,9 м и 260°) и два — на кормовом (15 м и 120°). Еще два дополнительных 40-см прожектора устанавливались на 56-футовых минных катерах.

Для аварийного освещения и питания ходовых огней служила специальная аккумуляторная батарея. Кроме того, корабль был оснащен штатной электрической иллюминацией.

Результаты ходовых испытаний «Ретвизана»
(октябрь 1901 года)

Число пробегов	Средняя скорость, уз.	Средняя мощность, индикаторных л.с.	Среднее число оборотов валов в мин.	Скольжение, %
2	17,63	14048,74	119,08	21,09
2	15,65	7303,20	99,93	16,62
2	10,29	1748,03	62,81	12,83
2	18,00	17111,71	125,52	23,54

СУДОВЫЕ УСТРОЙСТВА И СИСТЕМЫ

Рулевое устройство «Ретвизана» — винтовое системы Дэвиса с электрическим, паровым и ручным приводами и указателями положения руля. Механическое управление рулем осуществлялось из боевой рубки, ручное (аварийное) — из румпельного отделения.

Якорное устройство включало в себя паровой брашпиль, установленный на батарейной палубе, и два шпиля на верхней палубе — паровой (в носу) и электрический (в корме). Якоря Холла — три рабочих и один запасной — заказывались в Англии. С наружной стороны бортов по-походному крепились четыре верпа. Укладка якорей осуществлялась с помощью установленного на баке крана. Помимо двух рабочих якорных цепей длиной по 320 м, также изготовленных в Англии, имелась одна запасная (213 м).

Штатное противоторпедное ограждение включало в себя стальную сеть и 22 шеста-выстрела — по 11 с каждого борта. В походном положении шесты укладывались в нос.

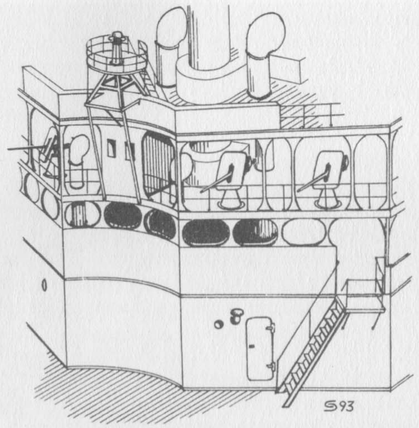
Броненосец оснащался 14-ю плавсредствами, которые в походном положении размещались на спардеке. Самыми крупными из шлюпок были 56-футовые минные катера (2 шт.), спроектированные на основе английского прототипа (как говорится в документах МТК, «по образцу Темзенского завода»). Они имели длину корпуса 17,08 м, ширину 2,97 м, водоизмещение 18 т и могли развивать скорость 12,5 узла. Вооружение каждого из них составлял один 380-мм торпедный аппарат; могли устанавливаться также 47-мм пушка и пулемет. Кроме того, на спардеке находилось еще два так называемых «метательных» паровых катера. Эти 40-футовые суда имели длину 12,2 м, ширину 2,82 м, водоизмещение 11,7 т и скорость 9,5 узла. Вооружение — один аппарат для стрельбы метательными минами; его можно было установить либо на носу, либо на корме. Остальные шлюпки являлись гребными, особенностью их было то, что они изготавливались из стали по обводам стандартных деревянных аналогов, принятых в русском флоте. Гребной комплект состоял из двух 20-весельных баркасов длиной по 11,7 м, двух 16-весельных рабочих катеров длиной по 11,13 м, двух 14-весельных катеров, двух 12-весельных вельботов и двух 6-весельных ялов. Для спуска и подъема всех шлюпок, располагавшихся на спардеке, имелись два мощных электрических крана с вылетом стрелы около 8 м.

Среди внедренных на «Ретвизане» технических новинок — телефонная связь и система звонковой сигнализации. А вот радиостанции поначалу не было: ее установили в 1902 году уже в Кронштадте. Впрочем, именно так и было предусмотрено контрактом.

ЭКИПАЖ

По штату экипаж «Ретвизана» на момент вступления в строй насчитывал 761 человека, в том числе 19 офицеров и приравненных к ним чинов, 7 кондукторов, 60 унтер-офицеров и 675 рядовых (включая трех водолазов). Из нижних чинов своего рода элитой были 65 комендоров (3 унтер-офицера и 62 матроса) и 26 минеров (4 унтер-офицера и 22 матроса). Фактическая численность команды в январе 1904 года составляла 743 человека.

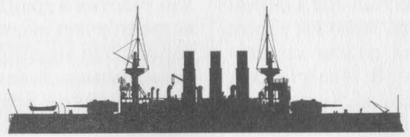
Броненосцу изначально отводилась роль флагманского корабля, поэтому всю кормовую часть батарейной палубы занимали обширные адмиральские помещения — спальня, салон, роскошный зал заседаний. Там же размещались каюты для офицеров штаба. Соответственно кают-компания, каюты командира и офицеров корабля находились под ними, на жилой палубе. В целом помещения для экипажа отличались хорошей планировкой и продуманностью. Они обеспечивали вполне комфортные условия проживания, хотя в них преобладала рациональность. Так, вся мебель была изготовлена из металла — для русского флота это выглядело необычно.

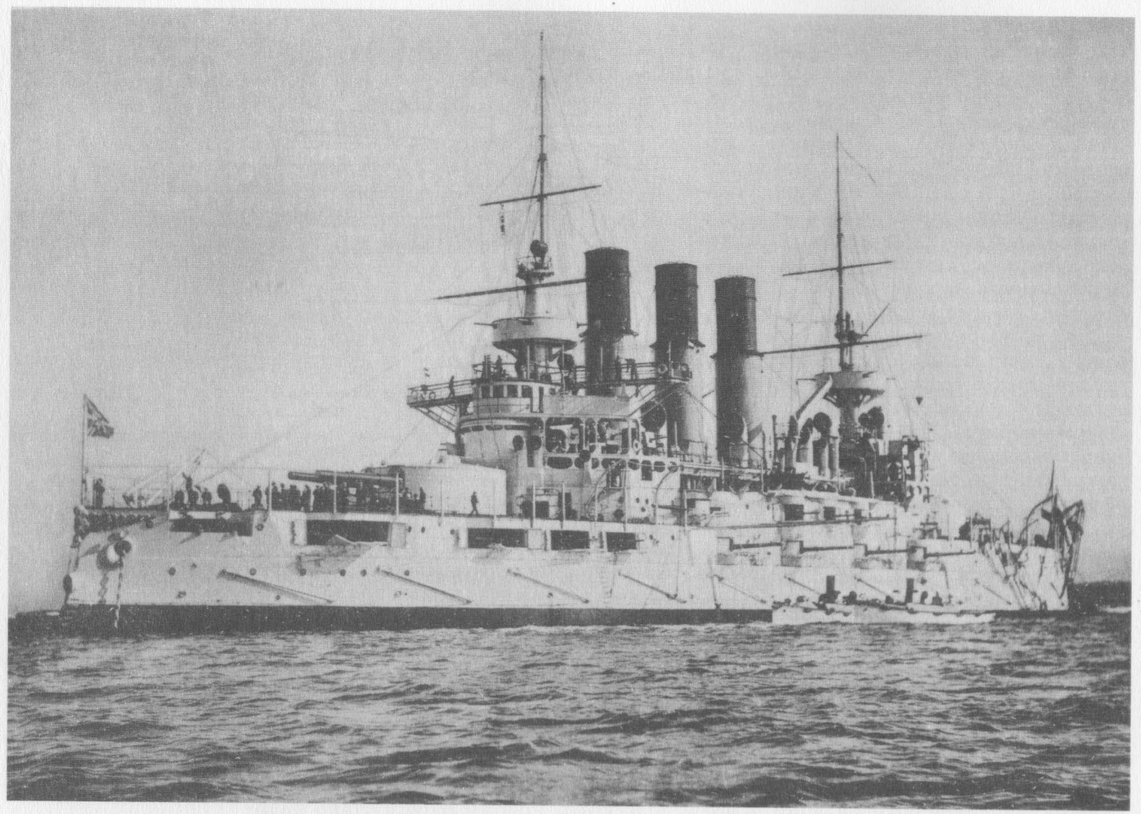


Форма кормового мостика «Ретвизана».

Важным нововведением стало наличие двух прекрасно оборудованных лазаретов. Оба располагались на жилой палубе: походный — по левому борту в носу, боевой — по правому, в районе носовой башни, за броневым поясом. Размещение лазарета внутри броневой цитадели в отечественном флоте было применено впервые.

Традиционно высокий стандарт бытовых условий в американском флоте нашел свое отражение и в проекте «Ретвизана». Прибывших на его борт русских моряков приятно удивили разные мелочи — например, обилие душевых для кочегаров, просторная прачечная, наличие всевозможных облегчающих труд приспособлений. Чего только стоит электрическая тестомешалка на камбузе — нашим кокам подобные вещи на кораблях отечественной постройки и не снились!





ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ

ФИЛАДЕЛЬФИЯ — КРОНШТАДТ

Двухнедельный переход через Атлантику начался 30 апреля 1902 года, когда «Ретвизан», дав прощальный салют, навсегда покинул американские берега.

Первое плавание прошло вполне успешно, и 14 мая корабль стал на якорь во французском порту Шербур. 3600-мильный путь был пройден со средней скоростью 10 узлов. Пополнив запасы и дав команде отдохнуть, капитан 1 ранга Э.Н. Щенснович 27 мая вывел броненосец в море и взял курс на Балтику.

1 июня в 11.15 произошло ЧП, омрачившее предстоящую встречу с родиной. При попытке развить полный ход в одном из котлов лопнула трубка, горячим паром обварило находившихся рядом кочегаров. Шесть человек — В.Иванченко, Н.Матвеев, С.Пузырев, И.Кочергин, Т.Раженко и И.Корсаков — получили сильные ожоги; трое последних скончались. Комиссия МТК, расследовавшая причины аварии, пришла к выводу, что неудачная конструкция трубок в котлах Никлосса не исключает повторения подобных случаев в будущем.

Для похорон погибших броненосец 3 июня внепланово зашел в Балтийский порт (ныне г. Палдиски), а через два дня, вечером 5 июня 1902 года, прибыл в Кронштадт.

После «высочайшего» смотра, состоявшегося 18 июня на Кронштадском рейде, «Ретвизан» прошел докование и вместе с только что построенным броненосцем «Победа» отправился в Ревель для участия в грандиозном параде в честь встречи русского и германского императоров. Это мероприятие проводилось с невиданным доселе размахом. 24 июня на ревельском рейде собрались практически все имевшиеся на Балтике русские корабли. «Гвоздем программы» был, конечно же, «Ретвизан». Николай II, зная о любви кайзера к флоту, старался поразить воображение своего кузена новейшими кораблями. Трудно сказать, насколько это ему удалось, но Вильгельм II покинул Ревель на яхте «Гогенцоллерн», подняв на прощание заносчивый (и весьма двусмысленный) сигнал: «Адмирал Атлантического океана приветствует адмирала Тихого океана». Прозрачный намек на раздел сфер влияния как бы подталкивал Россию на противоборство с Японией. Но увы: через три года оснований считаться «адмиралом Тихого океана» у Николая II уже не будет...

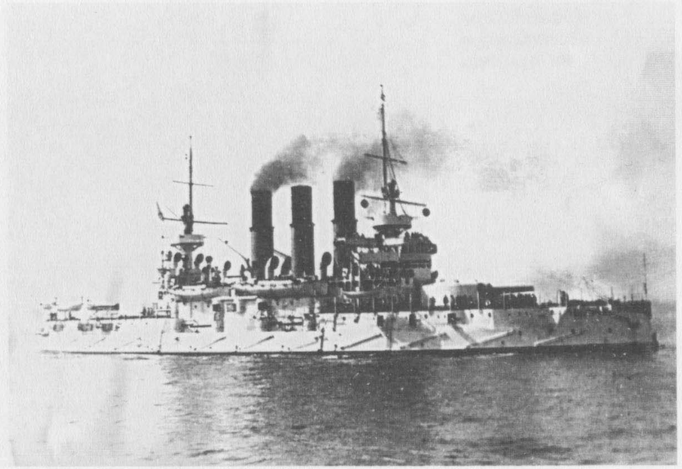
До конца лета на «Ретвизане» проводилась доводка механизмов, испытывались и осваивались многочисленные технические новшества. В перечне необходимых работ значились установка башенноподобных щитов на казематные 6-дюймовые орудия, прицелов на 75-мм пушки, монтаж механизма для быстрого открывания затворов 305-мм орудий, оснащение башен устройством для подачи снарядов вручную, оборудование душа в кочегарных отделениях, замена 10-пудовых лебедок на 12-пудовые, переделка минных плотиков и т.д. Корабль оснастили радиостанцией (по тогдашней терминологии — беспроволочным телеграфом). 29 августа был проведен важный опыт: впервые в истории отечественного флота удалось осуществить погрузку угля на ходу в открытом море. «Ретвизан» шел 5-узловым ходом; в 120 м позади с такой же скоростью следовал переоборудованный в угольщик старый крейсер «Азия». Оба судна соединили канатным транспортером системы Лайджервуда-Миллера с четырьмя угольными корзинами общей грузоподъемностью 635 кг. Подобная система, разработанная американским инженером С.Миллером совместно с заводом «Лайджервуд Уоркс» в Бруклине, уже была опробована в США, но в Европе испытывалась впервые.*

В ходе эксперимента удалось достичь производительности 37 т угля в час. В целом система Лайджервуда-Миллера показала себя вполне работоспособной, и впоследствии ею оснастили большую часть кораблей Второй Тихоокеанской эскадры. В частности, проходивший испытания на «Ретвизане» комплект оборудования передали на броненосец «Сисой Великий».

В сентябре провели торпедные и артиллерийские стрельбы. Из носовой башни «Ретвизана» сделали три залпа, после чего тщательно обмерили все подбашенные помещения, но деформаций или проседания палуб, к счастью, не обнаружили. Из кормовой башни сделали подряд пять залпов, пытаясь определить максимально возможную практическую скорострельность.

Тем временем обстановка на Дальнем Востоке продолжала обостряться. Япония заключила союз с Англией и стремительно наращивала военную мощь. В ответ для усиления русской Тихоокеанской эскадры было решено направить сильный отряд кораблей в составе броненосцев «Ретвизан», «Победа», крейсеров «Богатырь», «Диана» и «Паллада»; в пути к ним должны были присоединиться «Аскольд», «Новик», «Боярин» и семь миноносцев. 21 сентября командующий отрядом контр-адмирал барон Э.А.Штакельберг поднял на «Ретвизане» свой флаг.

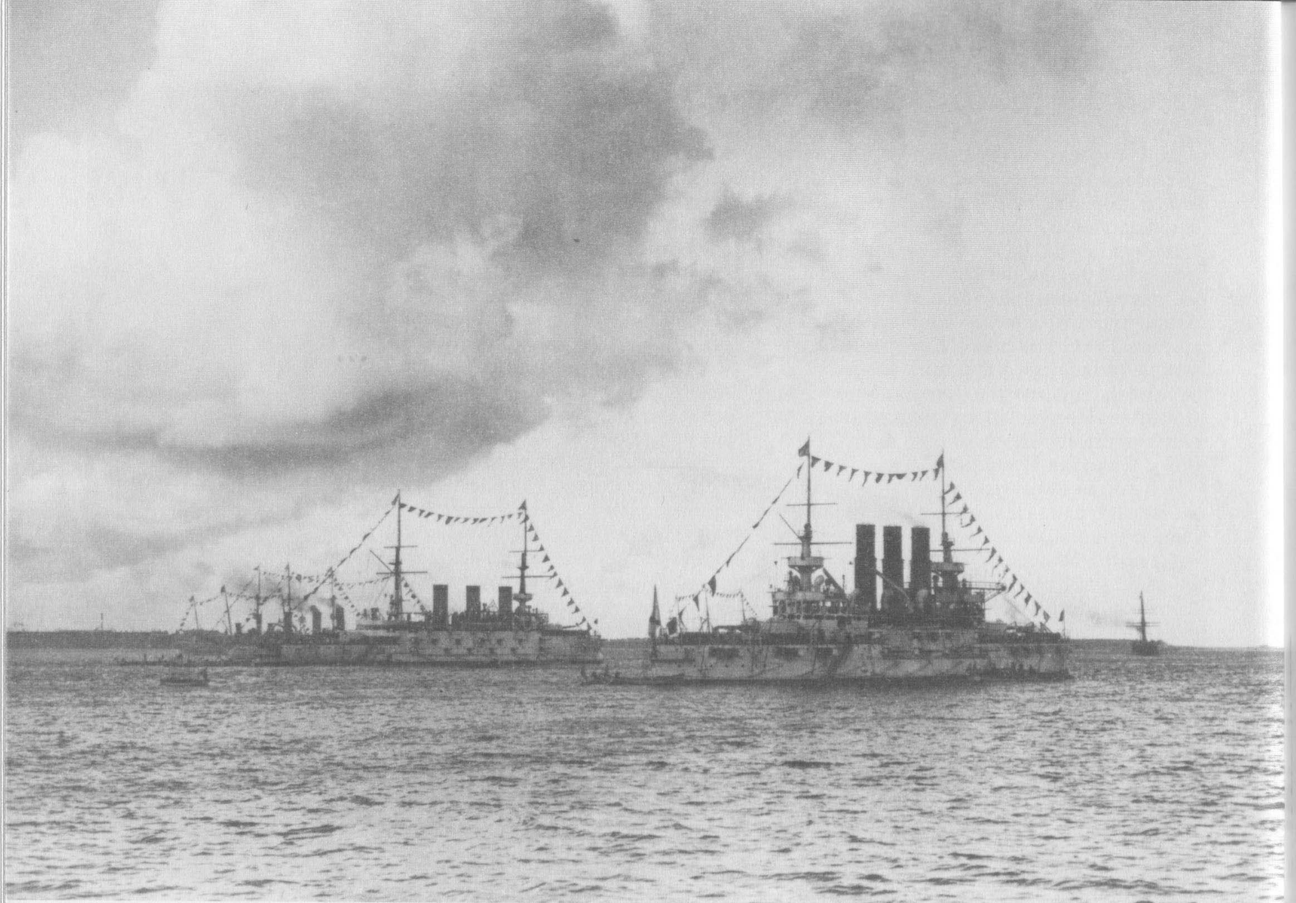
Подготовка к плаванию проходила в крайней спешке — часть запланированных работ так и остались невыполненными. Например, приспособления для подачи снарядов вручную, вентиляторы для минных катеров, три комплекта приборов для котлов Никлосса, точно указывающих время подбрасывания угля в топки, было обещано по их готовности отправить на Дальний Восток по железной дороге. Помимо основных запасов,

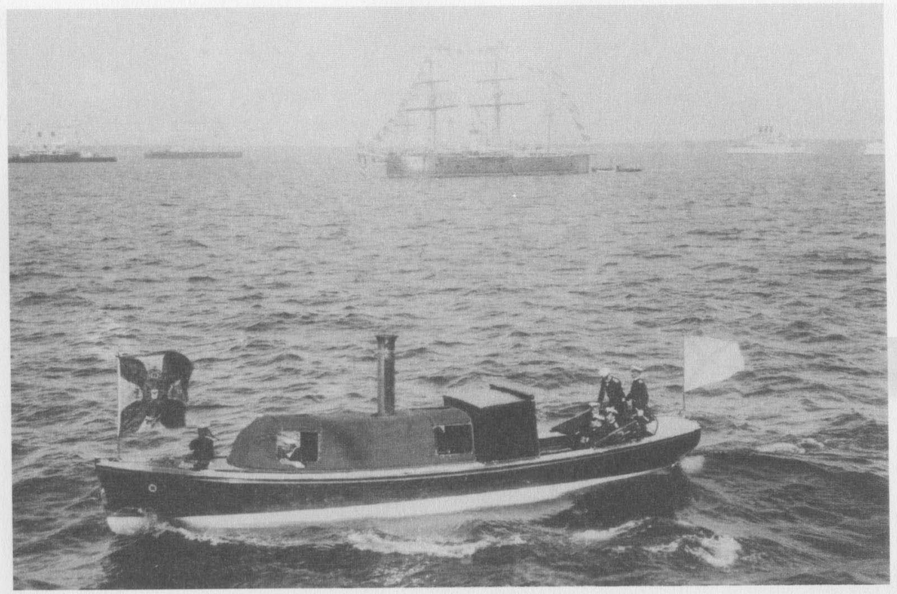


«Ретвизан», 1902 г.

* Второй страной после США, осуществившей погрузку угля на ходу, стала Англия. В феврале 1902 года броненосец «Трафальгар» в открытом море принял 1200 т угля. Однако используемая англичанами система передачи топлива была довольно примитивна, и к тому же пароход-угольщик не шел своим ходом, а буксировался броненосцем, как обычная баржа.

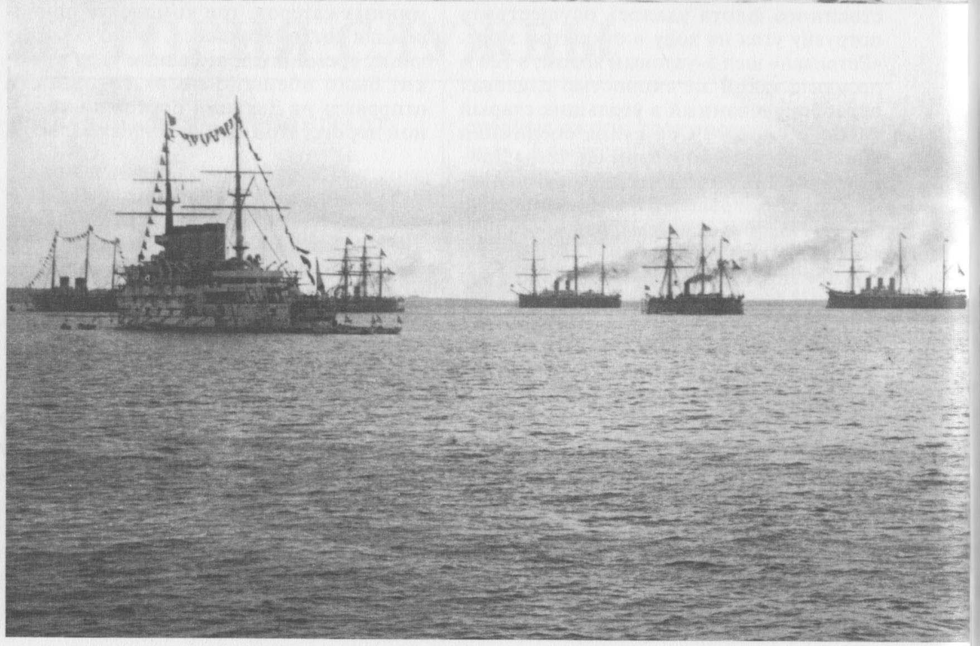
Вверху: «Ретвизан» на Балтике, лето 1902 г.

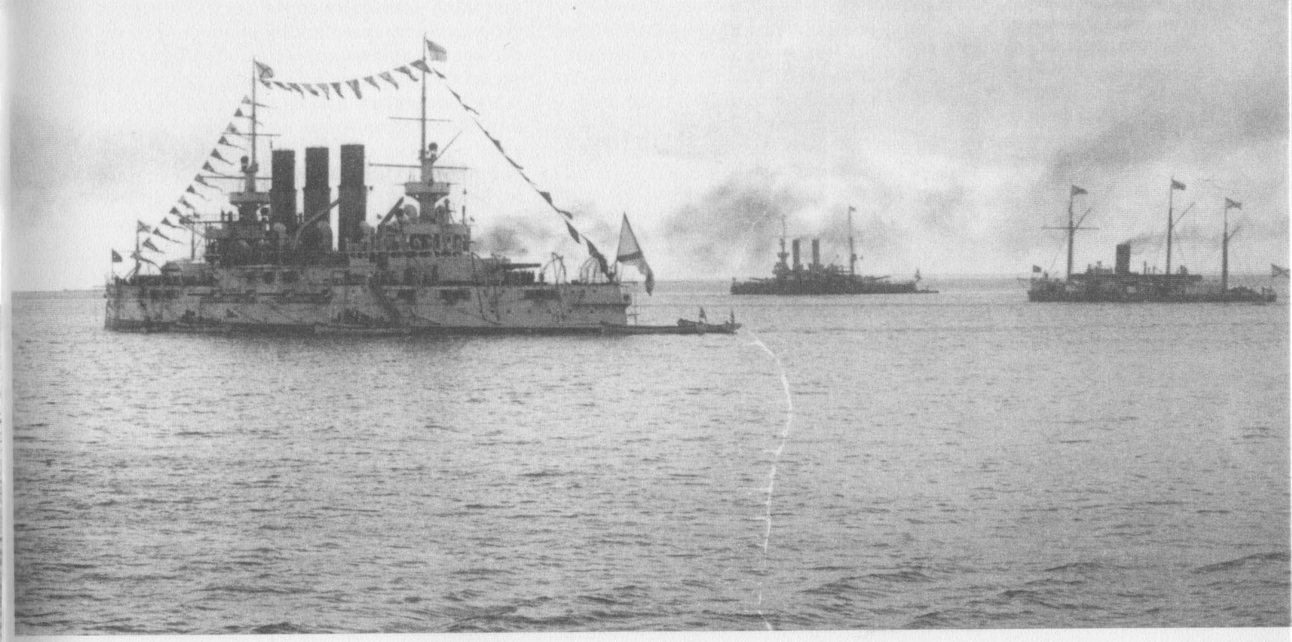


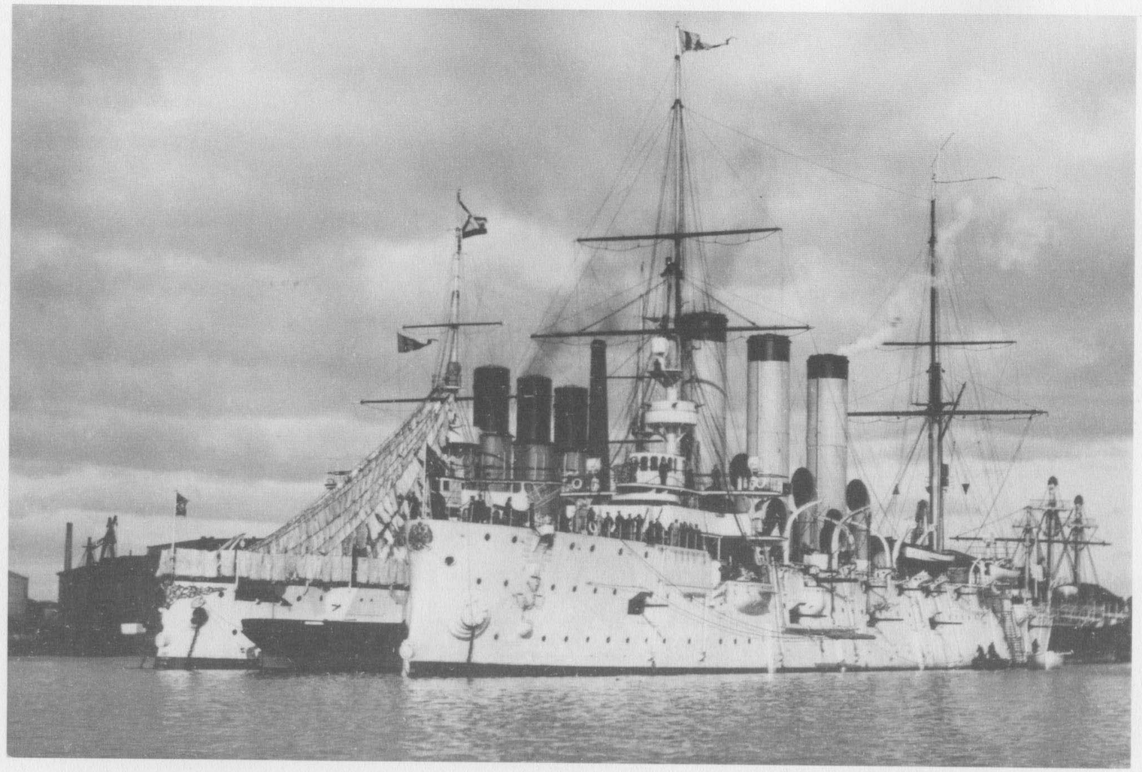


Император Николай II и кайзер Вильгельм II объезжают на катере корабли русской эскадры, 24 июня 1902 года.

Грандиозный парад Балтийского флота на Ревельском рейде 24 июня 1902 года. На переднем плане — новейшие броненосцы «Ретвизан» и «Победа».







«Ретвизан» и «Паллада» перед уходом на Дальний Восток, сентябрь 1902 г.

«Ретвизан» принял в Кронштадте 10 учебных стволиков (4 к 305-мм пушкам и 6 к 152-мм), а также пожалованный образ Св. Николая Чудотворца — как говорится в официальном документе, «вместо ошибочно присланного образа с крейсера 2 ранга «Новик».

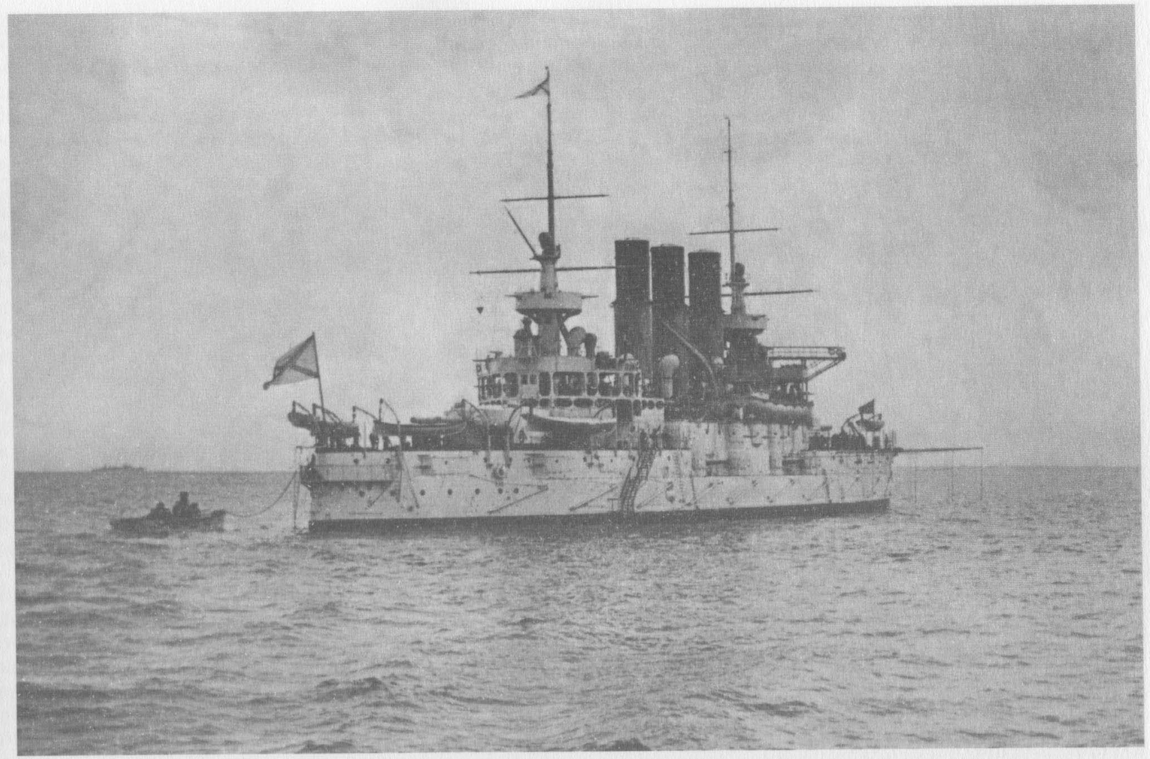
2 октября броненосец перешел в Либаву, откуда весь отряд, осененный «высочайшим» напутствием, 31 октября отправился на Дальний Восток.

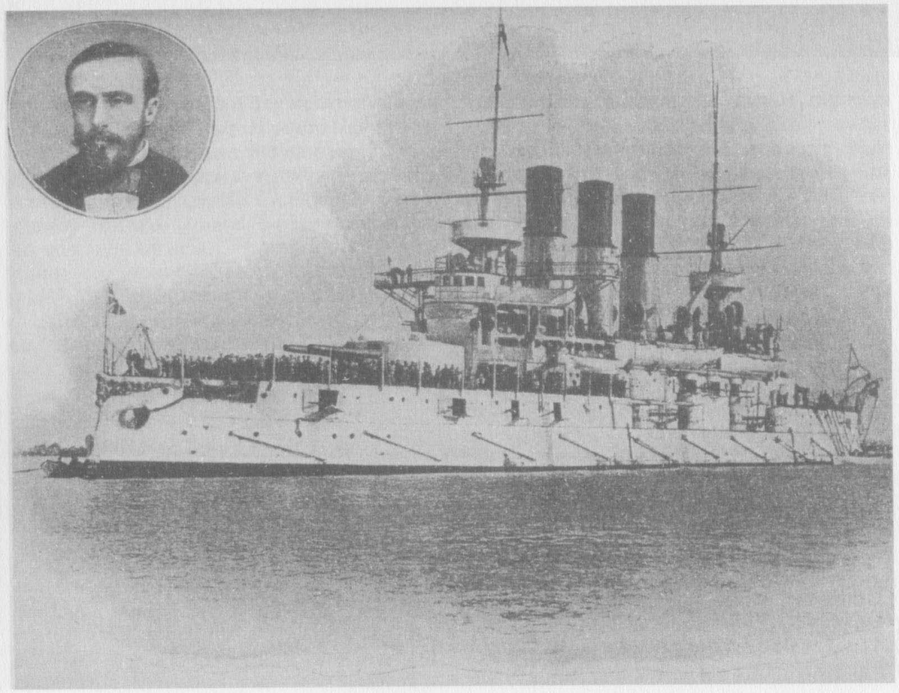
В ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ВОДАХ

Переход «Ретвизана» с Балтики в Порт-Артур занял почти полгода. Посетив Киль, Портленд, Виго (Испания) и Алжир, русские корабли прибыли в греческий порт Пирей, где встретили новый, 1903 год. Три недели отдыха в гостеприимной Греции (а в то время королевой эллинов была благоволившая флоту великая княгиня Ольга Константиновна Романова, внучка Николая I) — и снова в путь. Маршрут Пирей — Порт-Саид — Аден — Коломбо — Сингапур — Нагасаки — Порт-Артур отряд преодолел за три месяца. Для флагманского «Ретвизана» поход завершился вполне благополучно: никаких мало-мальских серьезных поломок в его механизмах не наблюдалось, чего не скажешь о других кораблях. «Победу» из-за необходимости ремонта котлов пришлось оставить в Пирее, позже по тем или иным причинам от отряда отделились и другие суда. В итоге 21 апреля на внешнем рейде Порт-Артура бросили якорь лишь два корабля — «Ретвизан» и «Паллада». Остальные прибыли поодиночке несколько позже.

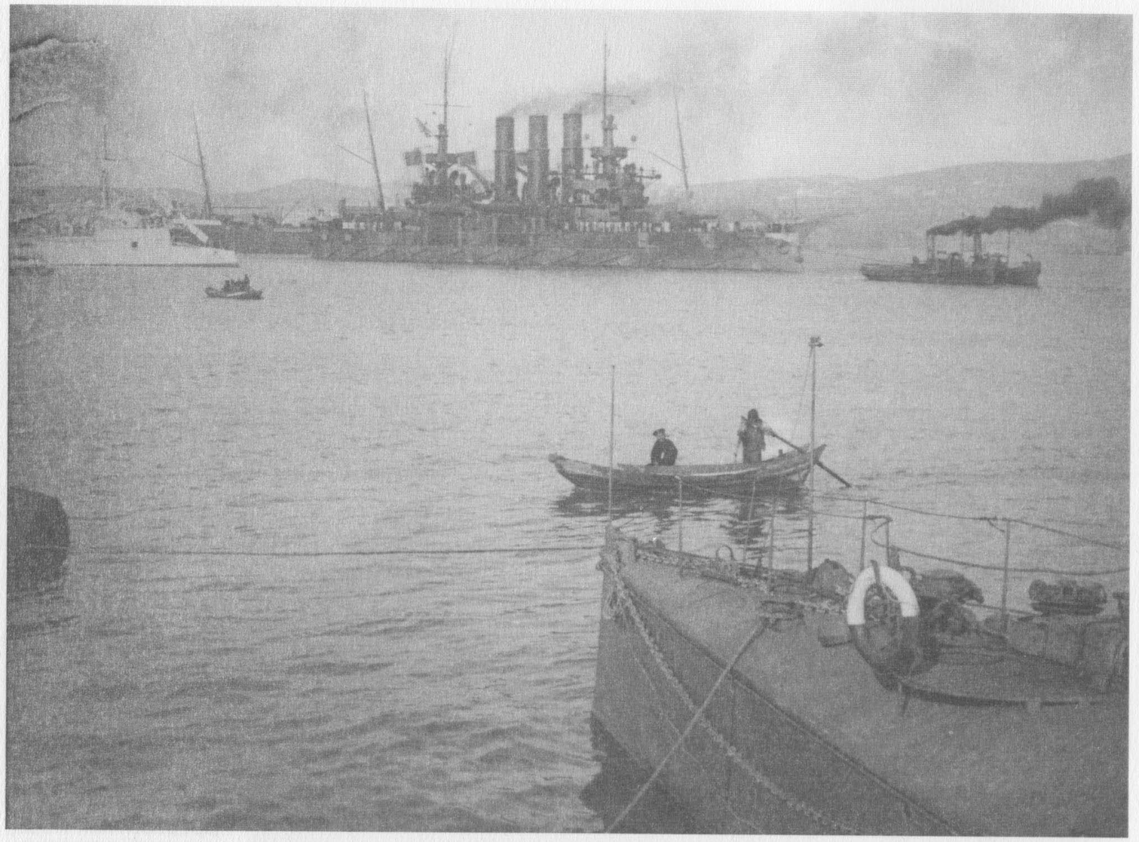
Уже на следующий день броненосец в составе эскадры под командованием вице-адмирала О.В.Старка перешел в бухту Даляньвань (тогда ее обычно называли Талиенванской) для участия в крупномасштабных маневрах. Русские корабли совершали эволюции, проводили учебные стрельбы, ставили мины с плотиков. На маневрах присутствовал военный министр генерал А.Н.Куропаткин, прибывший с инспекцией в Порт-Артур и Дальний.

В августе 1903 года «Ретвизан» вместе с другими кораблями эскадры совершил переход во Владивосток. Там все броненосцы прошли докование, поскольку имевшийся в Порт-Артуре сухой док мог





***Вверху:** «Ретвизан» на Средиземном море, зима 1902/03 г. **Слева:** на рейде Алжира, декабрь 1902 г. В верхнем левом углу — портрет Э.Н.Щенсновича.*



«Ретвизан» с помощью буксиров выходит на внешний рейд Порт-Артура, сентябрь 1903 г.* Позади броненосца — вспомогательный крейсер «Ангара», слева — еще не перекрашенная в боевой цвет канонерка «Бобр». На переднем плане — нос миноносца «Сторожевой».

вмещать только крейсера. У «Ретвизана» заново покрасили подводную часть корпуса, а вскоре провели учебные стрельбы минами Уайтхеда. Кстати, пока в доке находился флагманский «Петропавловск», командующий эскадрой О.В.Старк поднял флаг на «Ретвизане» — просторные адмиральские помещения пришлись ему по вкусу.

По возвращении в Порт-Артур корабли эскадры перекрасили из белого в боевой серо-оливковый цвет. В сентябре «Ретвизан» вновь перешел в бухту Даляньвань для участия в маневрах. В ходе учений отрабатывали перестроение из одной или двух колонн в строй фронта; стоя на якоре, отражали атаки минных катеров и даже высаживали десант в бухте Керр. Успешно выполнив намеченную программу, броненосец вернулся в Порт-Артур и в конце октября был выведен в вооруженный резерв.

Несмотря на интенсивную боевую подготовку, Э.Н.Щенснович впоследствии вспоминал, что в целом ни он, ни другие командиры кораблей не знали как следует окружающие Порт-Артур воды. Адмирал Старк опасался посадки на мель и не разрешал крупным кораблям подходить близко к берегу. «Утверждаю, что пользуясь приливом и отливом, — писал командир «Ретвизана», — ...можно пользоваться для плавания мелководьем, где, маневрируя, иметь преимущества перед врагом, не знающим местных условий». Особенно пригодилась бы такая тактика во время высадки японских войск на Ляодунском полуострове — транспорты с десантом были крайне уязвимы и могли быть уничтожены даже ослабленной русской эскадрой. Но русский флот к решительным действиям оказался не готов...

УРОКИ ТРАГИЧЕСКОЙ НОЧИ

В ноябре 1903 года Тихоокеанская эскадра получила последнее серьезное подкрепление: в Порт-Артур прибыли броненосец «Цесаревич» и броненосный крейсер «Баян». Это настолько воодушевило наместника на Дальнем Востоке адмирала Е.И.Алексеева (являвшегося главнокомандующим всеми сухопутными и морскими силами края), что на состоявшемся 18 декабря совещании он предложил немедленно выйти всей эскадрой в море и в районе главной базы японского флота Сасебо «устроить неприятелю второй Синоп». Изумленные адмиралы О.В.Старк и В.К.Витгефт (начальник морского штаба наместника) с трудом уговорили своего начальника подождать прихода броненосца «Ослябя» и крейсеров «Аврора» и «Дмитрий Донской», находившихся пока еще в Средиземном море...

Между тем война надвигалась со всей неотвратимостью. Переговоры русских и японских дипломатов о сферах влияния в Корее зашли в тупик. Между Петербургом и Токио шел непрерывный обмен нотами, тон которых становился все более и более угрожающим. Уступать ни одна из сторон не хотела.

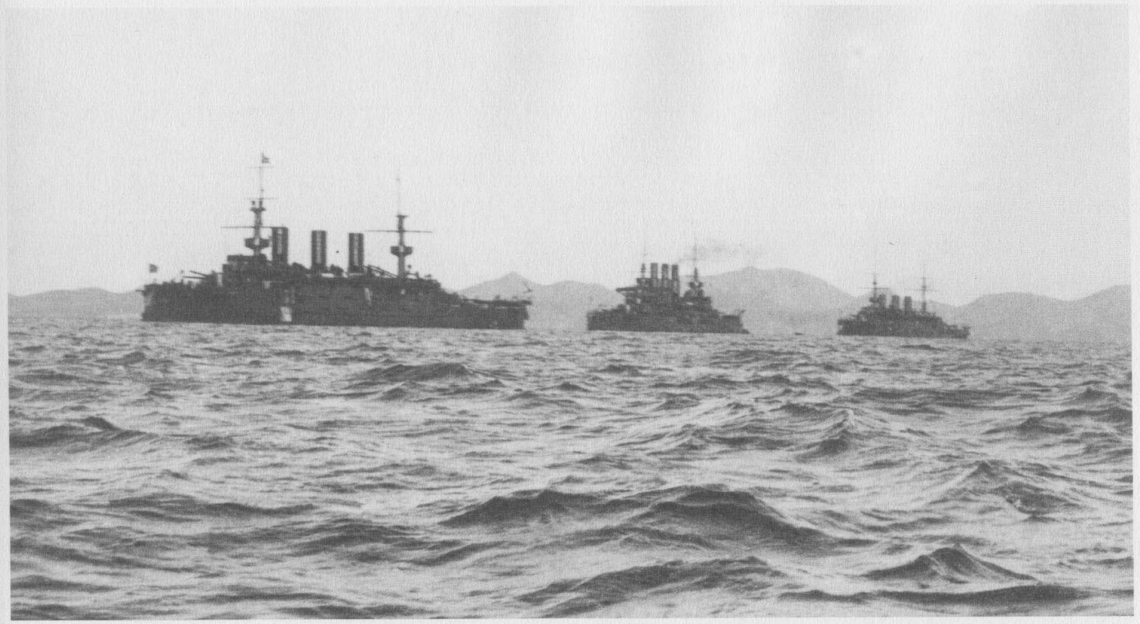
18 января 1904 года адмирал Алексеев отдал приказ всем судам эскадры немедленно начать кампанию. На «Ретвизане» подняли вымпел, и на следующий день с полной водой (а выходить из порт-артурской бухты большие корабли могли лишь во время прилива) броненосец перешел на внешний рейд. Здесь Щенснович получил пакет с секретным приказом, предписывавшим в любой момент быть готовым к дальнему походу.

Ранним утром 21 января эскадра снялась с якоря и взяла курс на полуостров Шантунг. Корабли шли в кильватерной колонне: впереди — крейсера, за ними — броненосцы. Два отряда миноносцев держались отдельно, а минные транспорты «Амур» и «Енисей» шли позади на расстоянии соответственно в 15 и 30 миль от эскадры: они выполняли роль ретрансляторов для поддержания радиотелеграфной связи с Порт-Артуром. Около 16.00 головному крейсеру «Аскольд» открылся Шантунгский маяк, после чего был получен приказ наместника возвращаться назад. В 5.00 22 января эскадра стала на якорь в заливе Даляньвань, а днем перешла на порт-артурский рейд.

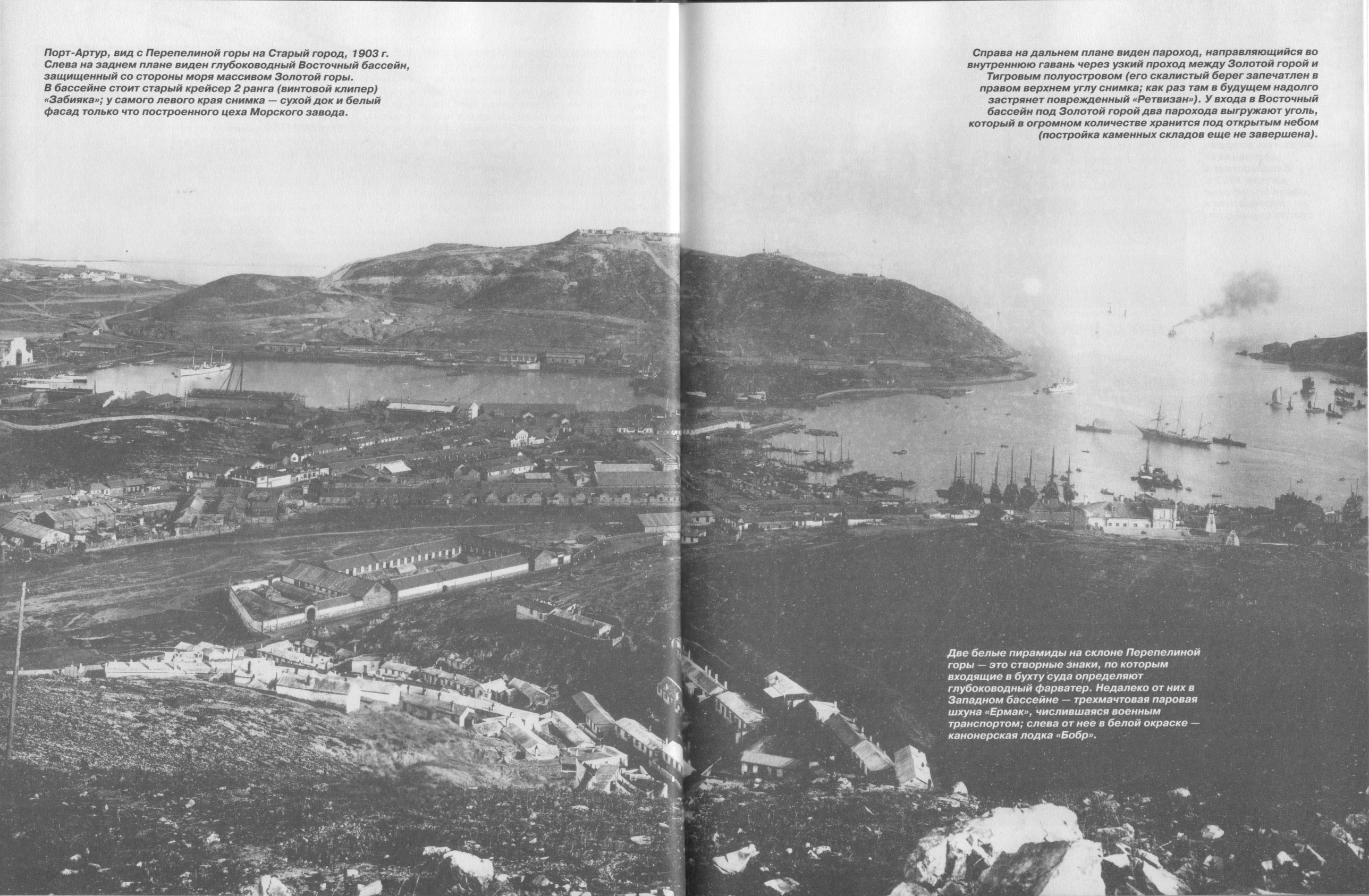
По утверждению адмирала Алексеева, целью этого плавания являлось «упражнение личного состава в эскадренном плавании и маневрировании», а также испытание радиосвязи. Насколько это удалось выполнить, сказать трудно: по воспоминаниям Э.Н.Щенсновича, никакой отработки маневрирования в тот день не проводилось. Однако в развитии дальнейших событий поход к Шантунгу сыграл роковую роль...

Известие о том, что русская эскадра в полном составе ушла из Порт-Артура в неизвестном направлении, не на шутку встревожило Токио. Японцы опасались, что они могут быть застигнуты врасплох, и все их планы военных действий

Русские броненосцы в боевой окраске у берегов Квантуна: «Пересвет», «Ретвизан» и «Победа».



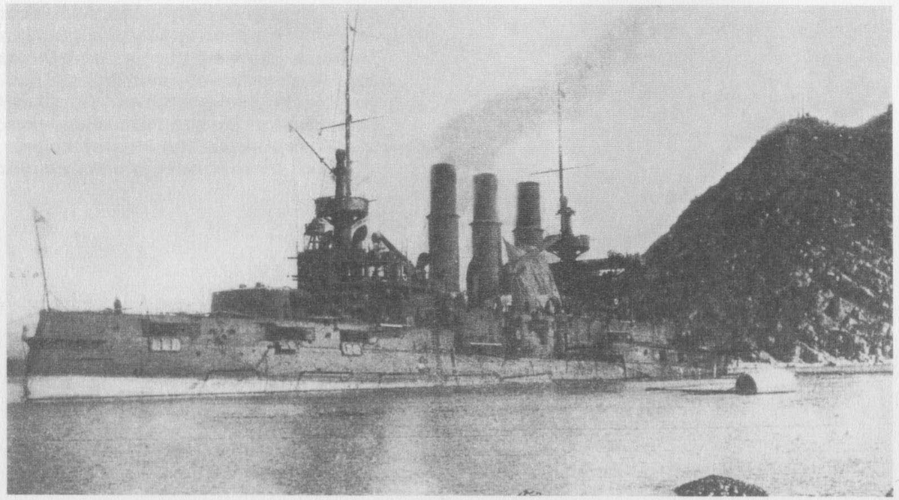
* Ранее в ряде публикаций эта фотография ошибочно датировалась февралем 1904 г.



Порт-Артур, вид с Перепелиной горы на Старый город, 1903 г. Слева на заднем плане виден глубоководный Восточный бассейн, защищенный со стороны моря массивом Золотой горы. В бассейне стоит старый крейсер 2 ранга (винтовой клипер) «Забияка»; у самого левого края снимка — сухой док и белый фасад только что построенного цеха Морского завода.

Справа на дальнем плане виден пароход, направляющийся во внутреннюю гавань через узкий проход между Золотой горой и Тигровым полуостровом (его скалистый берег запечатлен в правом верхнем углу снимка; как раз там в будущем надолго застрянет поврежденный «Ретвизан»). У входа в Восточный бассейн под Золотой горой два парохода выгружают уголь, который в огромном количестве хранится под открытым небом (постройка каменных складов еще не завершена).

Две белые пирамиды на склоне Перепелиной горы — это створные знаки, по которым входящие в бухту суда определяют глубоководный фарватер. Недалеко от них в Западном бассейне — трехмачтовая паровая шхуна «Ермак», числившаяся военным транспортом; слева от нее в белой окраске — канонерская лодка «Бобр».



Поврежденный «Ретвизан» на мели у Тигрового полуострова. Обратите внимание на окраску подводной части корабля — вероятно, во время докования во Владивостоке в августе 1903 г. днище броненосца перекрасили в светло-серый цвет.

окажутся нарушенными. Поэтому на чрезвычайном совещании, состоявшемся под председательством микадо, приняли решение безотлагательно начать войну. 22 января Япония отозвала своего посланника из Петербурга, а на следующий день командующий Соединенным флотом вице-адмирал Хэйхатиро Того получил приказ о начале боевых действий против России.

До сих пор историки гадают о причинах той необъяснимой беспечности, с которой командование русского флота встретило войну. Несмотря на разрыв дипломатических отношений с Японией, корабли порт-артурской эскадры продолжали находиться на внешнем рейде по диспозиции мирного времени — в четыре линии, с зажженными якорными огнями и без противоторпедных сетей. Даже в ночь на 27 января, когда японские миноносцы с заряженными торпедными аппаратами уже легли на боевой курс, над внешним рейдом сверкало море огней: на «Полтаве», «Победе» и «Диане» при ярком свете электрических люстр шла погрузка угля, а от «дежурных по освещению» «Ретвизана» и крейсера «Паллада» во все стороны расходились прожекторные лучи...

Как это ни парадоксально, но нападение японцев для наших моряков оказалось абсолютно неожиданным. В 23.33 вахтенный начальник броненосца «Ретвизан» лейтенант А.В.Развозов внезапно обнаружил в луче прожектора два четырехтрубных миноносца, совершавших боевой разворот. Он немедленно пробил сигнал «отражение минной атаки», но было поздно: головной «истребитель» 1-го отряда «Сиракумо» уже выпустил торпеду. В 23.35 «Ретвизан» содрогнулся от взрыва. Фортуна улыбалась японцам: первый же их выстрел достиг цели, поразив лучший корабль русской эскадры.

Торпеда угодила в левый борт броненосца, в район 19 — 20-го шпангоутов. Сквозь образовавшуюся пробоину вода хлынула в отделение подводных торпедных аппаратов; из находившихся там шести человек минной прислуги пятеро мгновенно погибли, и лишь одному унтер-офицеру удалось спастись.* Вода начала стремительно распространяться по носовым отсекам, и корабль все сильнее кренился на левый борт. Во внутренних помещениях погас свет.

Командир «Ретвизана» в момент атаки находился в своей каюте. Разбуженный взрывом, он поднялся наверх в самый разгар боя. Русские корабли открыли беспорядочную стрельбу из всех орудий по миноносцам противника — и реальным, и померещившимся. Море закипело от взрывов. Хотя японские корабли избежали существенных повреждений, выполнить свою задачу полностью им не удалось. Все три торпедных попадания — в «Ретвизан», «Цесаревич» и «Палладу» — были достигнуты в течение первых 10 минут боя, а дальнейшие атаки японцев (2-го и 3-го отрядов «истребителей») оказались безуспешными.

На «Ретвизане» объявили водяную тревогу. Крен продолжал расти; когда он достиг 11°, Щенснович приказал затопить патронные погреба правого борта. Эта мера оказалась действенной: крен уменьшился вдвое, но корабль все глубже садился носом в воду. Ситуация осложнялась тем, что единственная водоотливная турбина для носовых отделений была повреждена взрывом, а перепустить воду в котельные отделения, где имелась мощная 10-дюймовая турбинная помпа, было невозможно, поскольку в переборках отсутствовали клинкеты.

Как вскоре выяснилось, быстрому затоплению отсеков способствовала и неудачная конструкция клапанов вентиляционных труб. Полые медные шары, которые по замыслу должны были всплывать и перекрывать сечение труб, при взрыве сильно деформировались и не могли удержать воду.

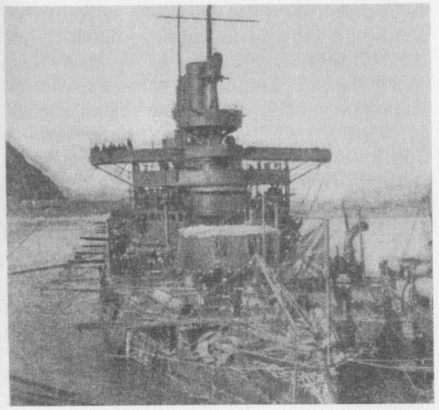
Положение несколько улучшилось после того, как под пробоину в качестве пластыря удалось завести подкильный парус и восстановить электрическое освещение. Через 45 минут после взрыва были разведены пары, и Щенснович с разрешения командующего эскадрой приказал уходить на внутренний рейд. Якорную цепь пришлось отклепать, поскольку шпилевая машина оказалась поврежденной взрывом.

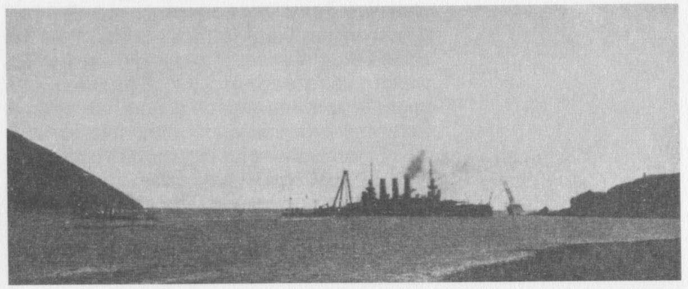
Командир броненосца полагал, что уровень воды позволит беспрепятственно пройти по фарватеру. Однако он не учел, что «Ретвизан» принял около 2200 т воды, полностью затопившей три отсека. В 1.30 ночи корабль коснулся носом грунта и плотно сел на мель прямо в проходе. Течением прилива корму броненосца развернуло к Тигровому полуострову — таким образом «Ретвизан» застрял поперек фарватера, загородив вход в гавань.

С рассветом взору портартурцев открылась удручающая картина. Два лучших броненосца — «Ретвизан» и «Цесаревич» — сидели на мели в проходе напротив полуострова Тигровый Хвост, первый — с сильным дифферентом на нос, второй — на корму. Чуть поодаль, у маяка Люшинкоу, стоял на якоре поврежденный крейсер «Паллада». Остальные корабли эскадры по-прежнему находились на внешнем рейде, но теперь они по силе уступали Соединенному флоту адмирала Того чуть ли не вдвое.

Командующий эскадрой вице-адмирал О.В.Старк доложил наместнику об итогах трагической ночи: три корабля выведены из строя, 13 матросов погибли и 32 получили серьезные отравления пороховыми газами (на «Палладе»). Адмирал пребывал в подавленном состоянии, поскольку до самого последнего момента не верил в реальность войны. Даже получив сообщение с «Ретвизана» о попадании торпеды, Старк почему-то решил, будто это результат неосторожного обращения с минным аппаратом на одном из наших миноносцев, и приказал немедленно прекратить огонь. Правда, корабли эскадры проигнорировали все передаваемые с флагманского «Петропавловска» сигналы, в том числе и направленный вертикально вверх луч прожектора, означавший «окончание ночных учений». Только в 0.35 — через час после атаки! — Старк получил сообщение о подрыве «Цесаревича» (раньше с последнего никаких сигналов не поступало из-за отсутствия электроэнергии) и, наконец, понял, что началась война.

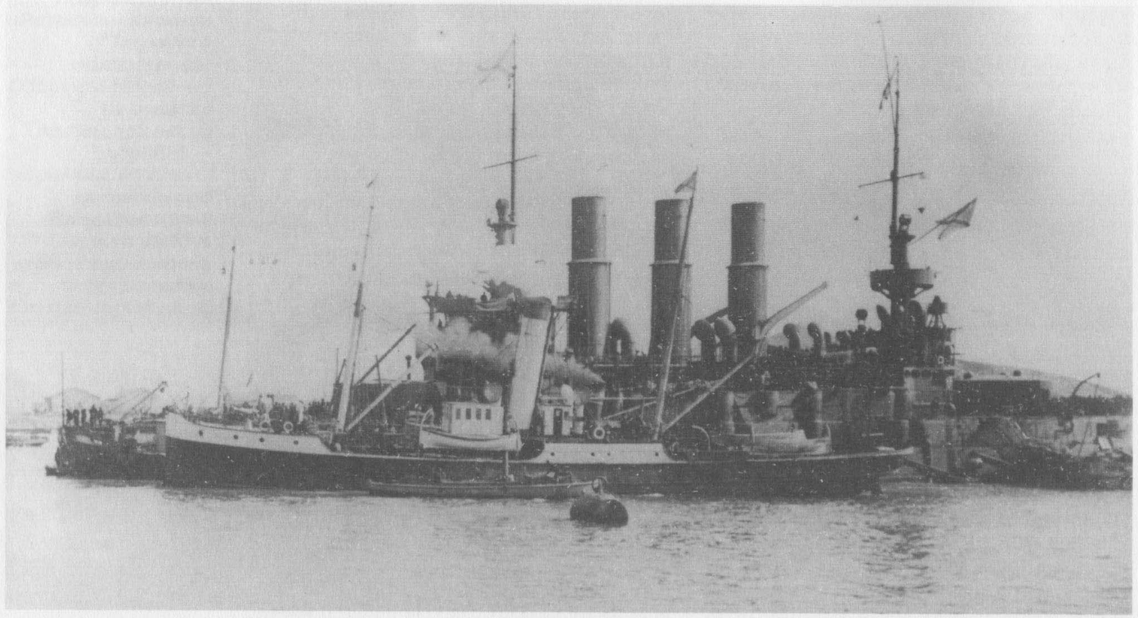
Любопытный факт: накануне нападения, 26 января, управляющий Морским





Спасательные работы на «Ретвизане», февраль 1904 г. С целью уменьшения осадки орудия из носовой башни демонтированы. По правому борту корабля установлены противоторпедные сети и сооружен бон из бревен, к которому прикреплена вторая сеть, снятая с левого борта.

* В дневнике участника обороны Порт-Артура полковника С.А.Рашевского говорится, что «на «Ретвизане» в одном из отсеков были задраены 5 матросов; оказывается, что последние повороты затвора дверей старший офицер «Ретвизана» делал сам, уже будучи чуть ли не по горло в воде, а в эту дверь стучались с противоположной стороны погребаемые заживо, но, конечно, пришлось пожертвовать ими для спасения броненосца, — война без жертв не обходится». Однако следует иметь в виду, что сам С.А.Рашевский непосредственно на кораблях эскадры не был и писал эти строки с чужих слов, поэтому относиться к ним следует с определенной долей скептицизма.



Спасательный пароход «Силач» у борта поврежденного «Ретвизана», февраль 1904 г.

министерством адмирал Ф.К.Авелан получил пакет от вице-адмирала С.О.Макарова, занимавшего тогда должность главного командира Кронштадского порта. Степан Осипович, узнав, что порт-артурская эскадра начала кампанию, рекомендовал немедленно принять все меры предосторожности и ни в коем случае не держать корабли на внешнем рейде. Послание заканчивалось следующими пророческими словами: «Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флот, то мы принуждены будем это сделать после первой ночной атаки, заплатив дорого за ошибку». Авелан оставил письмо Макарова без внимания, хотя до рокового взрыва у борта «Ретвизана» оставалось всего несколько часов...

В РОЛИ ПЛАВУЧЕГО ФОРТА

Утром 27 января у Порт-Артура появились главные силы японского флота. В 11.07 броненосцы Того открыли огонь. Русские корабли снялись с якоря и двинулись навстречу неприятелю. В отношении артиллерии японцы обладали несомненным преимуществом, но тактически вести сражение в зоне действия береговых батарей им было не выгодно. После 40-минутной перестрелки Того ретировался. В этом бою сидевший на мели «Ретвизан» принял лишь символическое участие, выпустив два 152-мм снаряда.

К тому времени команде броненосца удалось выяснить размеры полученных ночью повреждений. Взрыв японской торпеды произошел на глубине 8 футов (примерно 2,4 м) от ватерлинии. Пробоина неправильной формы простиралась по левому борту от 16-го до 23-го шпангоута и имела площадь около 15 м^2. Вниз и в стороны от нее расходились трещины и вмятины. Борт был сильно вдавлен внутрь; стрелка прогиба достигла 0,5 м. Общая площадь поврежденного участка набора и обшивки составляла 37 м^2.

Броневая 229-мм плита главного пояса, находившаяся выше пробоины, перекосилась так, что ее нижняя кромка оказалась вдавленной на 20 — 40 см, а верхняя «выехала» наружу, выдавив и расположенную рядом 51-мм плиту носового пояса. Стальная рубашка за броней была смята и разорвана, а деревянная подкладка разбита в щепки. Взрыв также полностью уничтожил минный аппарат левого борта и повредил аппарат правого.

К «Ретвизану» для оказания помощи начали подходить портовые суда. Первым прибыл пароход «Силач», вернувшийся из похода к островам Эллиот вскоре после нападения японских миноносцев. «Силач» обладал мощными водоотливными помпами; с их помощью попытались осушить затопленные отсеки броненосца, но из-за течи шлангов сделать это не удалось. Не увенчалась успехом и предпринятая вечером 27 января попытка снять корабль с мели совместными усилиями трех грузовых пароходов.

На следующий день адмирал Старк отдал приказ перевести корабли эскадры с внешнего рейда в гавань. Выполнить это распоряжение было не так-то просто: сидевший на грунте «Ретвизан» перекрывал, как минимум, половину и без того узкого фарватера. Поэтому неудивительно, что процесс перехода с внешнего рейда на внутренний растянулся почти на сутки, а броненосец «Пересвет» впридачу тоже сел на мель, но, к счастью, через 20 минут был снят буксирами.

Таким образом, к 30 января эскадра укрылась в бухте и в дальнейшем отнюдь не стремилась выходить в море. Из крупных кораблей за пределами закрытой гавани остался один «Ретвизан»: несмотря на все старания, снять его с мели никак не удавалось. Тогда командованию пришла мысль извлечь из данной ситуации выгоду. До завершения спасательных работ (а они явно затягивались) «Ретвизан» решили включить в систему обороны рейда в качестве своеобразного плавучего форта. По правому борту броненосца поставили противоторпедные сети, а впереди него на расстоянии 40 — 45 м соорудили бон из перевязанных тросом бревен, к которому прикрепили еще одну противоторпедную сеть, снятую с левого борта «Ретвизана». Помимо такой двойной защиты, организовали постоянное дежурство паровых катеров. Каждую ночь комендоры броненосца, сменяя друг друга, несли вахту у заряженных орудий правого борта. Капитан 1 ранга Щенснович получил дополнительные полномочия по организации охраны рейда, а для оперативной связи с командующим эскадрой и командиром порта «Ретвизан» соединили кабелем с городской телефонной станцией и флагманским броненосцем «Петропавловск».

Как показали дальнейшие события, экипаж броненосца полностью оправдал возложенные на него надежды. В ночь на 1 февраля японские миноносцы «Асагири» и «Хаядори», пользуясь плохой погодой (шел сильный снег), попытались провести разведку рейда, но были обнаружены и отогнаны огнем с «Ретвизана». Следующей ночью все повторилось: вновь пушки броненосца вели огонь по вражеским дозорным судам. Приходилось стрелять «Ретвизану» и в последующие дни — правда, не только по реальным кораблям, но и по «неопознанным объектам».

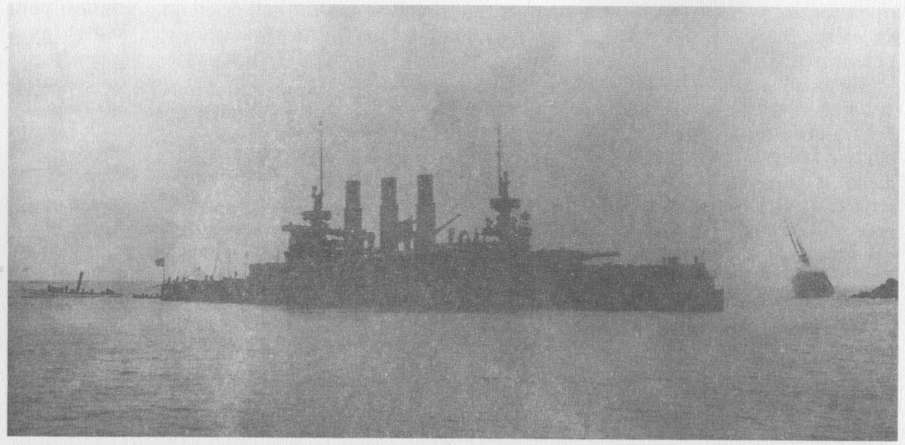
Кульминацией боев на внешнем рейде стала попытка японцев закупорить порт-артурскую бухту с помощью пароходов-брандеров. Для этого по приказу адмирала Того были подготовлены пять пароходов, которые предполагалось затопить на фарватере между Золотой горой и Тигровым полуостровом, то есть рядом с «Ретвизаном». Японские команды набирались из числа добровольцев. Брандеры эскортировали пять отрядов миноносцев, которые, помимо всего прочего, должны были снять людей с затопленных судов. Прикрытие операции осуществляли главные силы Соединенного флота из шести броненосцев (первый боевой отряд) и такого же числа броненосных крейсеров (второй боевой отряд).

10 февраля в 23.00 брандеры в сопровождении 5-го отряда миноносцев — «истребителей» приблизились к мысу Ляотешань и, укрывшись в тени горного массива, стали дожидаться захода луны. В эту ночь рядом с «Ретвизаном» несли дозорную службу миноносцы «Сторожевой», «Стерегущий» и восемь паровых катеров, многие из которых были вооружены 37-мм пушками. Подходы к базе освещались с Золотой горы и батарей на берегу бухт Белый Волк и Тахэ.

Первыми вышли в атаку японские «истребители». Примерно в 2.45 в луч крепостного прожектора попал миноносец «Кагеро», незаметно подкравшийся вдоль берега почти к самому проходу. Готовый к бою «Ретвизан» содрогнулся от залпа — почти одновременно загрохотали все его орудия правого борта. Японцы выпустили торпеду и медленно отвернули в тень высокого обрыва, куда не доставали прожекторные лучи. Торпеда прошла мимо цели и выскочила на берег, не взорвавшись.

Следующим попытался нанести удар по броненосцу «истребитель» «Сирануи». Но его удалось обнаружить раньше, на расстоянии 4 — 5 кбт. Ожесточенный огонь с «Ретвизана», наших миноносцев, катеров и береговых батарей заставил неприятеля отказаться от атаки. Безуспешными были и действия следовавших за ним миноносцев «Муракумо» и «Югири»: они резко переложили руль и ушли в сторону Тигрового полуострова, причем оба травили пар — вероятно, от полученных попаданий русских снарядов.

Но это была лишь прелюдия. Увлеченные стрельбой по миноносцам 5-го отряда, наши моряки не сразу заметили два больших парохода, показавшихся из-за маяка Люшинкоу. Японские брандеры



Подготовка к буксировке «Ретвизана» на внутренний рейд, февраль 1904 г. Справа на камнях виден выбросившийся на берег японский брандер «Хококу Мару».

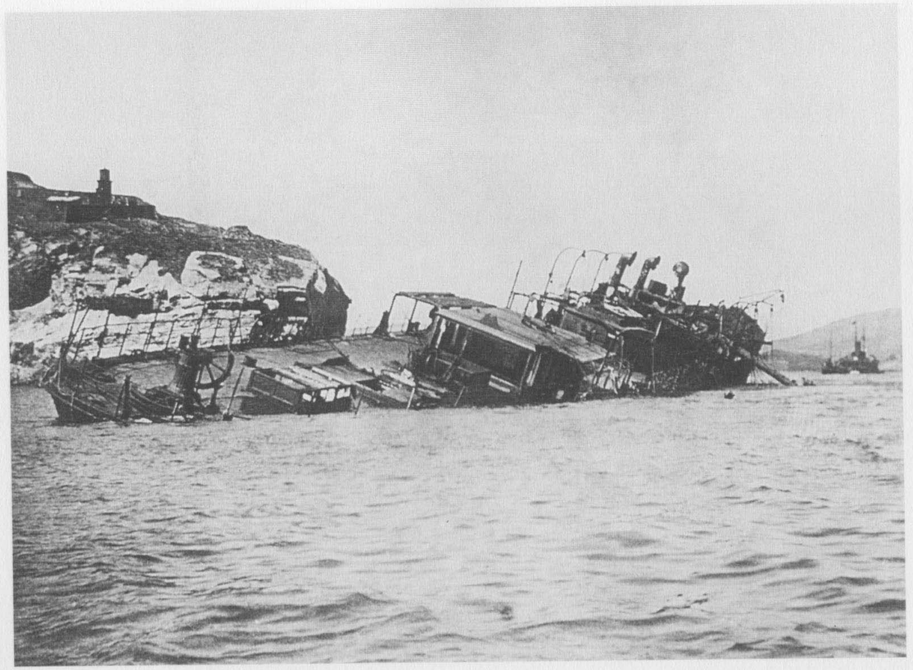
двинулись к внешнему рейду в 3.20, уже после начала боя с миноносцами. Однако едва они обогнули Ляотешань, как их встретил огонь береговых батарей №1 и №2, расположенных на берегу бухты Белый Волк. Расстрелянные «Тяньцзинь Мару» (4325 брт) и «Буйё Мару» (1162 брт) наскочили на каменную гряду и, распоров себе днища, затонули. У парохода «Бусиу Мару» (1690 брт) попаданием снаряда был разбит руль, он потерял управление, и его выбросило на берег. Опасную зону преодолели только два судна — «Хококу Мару» (2698 брт) и «Дзинсен Мару» (2312 брт). Именно они неожиданно появились на внешнем рейде и смело устремились прямо на «Ретвизан», намереваясь таранить неподвижный броненосец.

Щенснович приказал не обращать внимания на появлявшиеся в лучах прожекторов миноносцы и сосредоточить огонь на брандерах. В пароходы-заградители посыпались снаряды с «Ретвизана», дозорных миноносцев и береговых батарей. Но, несмотря на ураганный огонь, японцы продолжали двигаться вперед. На мостике шедшего впереди «Хококу Мару» стоял капитан 2 ранга Такео Хиросэ, в будущем — самый знаменитый в Стране восходящего солнца герой войны 1904 — 1905 годов. Его объятый пламенем пароход неумолимо приближался к цели. Лишь когда до броненосца оставалось несколько десятков метров, очередное попадание вывело из строя рулевое управление. «Хококу Мару» повернул влево и выскочил на камни прямо у входного маяка на Тигровом полуострове, рядом с «Ретвизаном». Одновременно изрешеченный снарядами «Дзинсен Мару» уклонился вправо и выбросился на берег у подножия Золотой горы. Экипажи обоих пароходов успели спустить шлюпки и отойти от берега, где их подобрали японские миноносцы. Последние, кстати, продолжали сновать по рейду почти до самого утра, неоднократно вызывая на себя огонь «Ретвизана». Правда, комендорам броненосца сильно мешал продолжавшийся пожар на «Хококу Мару»: пламя слепило глаза, препятствуя меткой стрельбе.

Орудия замолчали только в 5.45. Подсчитали, что за прошедшую ночь «Ретвизан» выпустил два 305-мм, 71 152-мм, 152 75-мм, 590 47-мм и 120 37-мм снарядов.

Каких-либо потерь и повреждений на броненосце не оказалось. Но самое главное — фарватер, ведущий на внешний рейд, остался чист.

Японцы были близки к успеху и, не будь «Ретвизана» на его вынужденной позиции, наверняка закупорили бы выход из бухты. Несомненно, решающую роль в отражении атаки брандеров сыграла артиллерия броненосца. «Полное расстройство плана неприятеля отношу к молодецкому отпору и убийственному огню «Ретвизана», — так говорилось в телеграмме, отправленной наместником царю 11 февраля. За этот бой капитану 1 ранга Щенсновичу всемилостивейше пожаловали орден Св.Георгия 4-й степени. Получили награды и другие офицеры корабля: старший артиллерийский офицер лейтенант Кетлинский — золотую саблю с надписью «За храбрость», старший штурманский офицер лейтенант Павлинов 2-й и мичман Гурячков — орден Св.Анны 3-й степени с мечами и бантом, старший минный офицер лейтенант Развозов — орден Св.Владимира 4-й степени с мечами и бантом и мичман Саблин — орден



Корпус уничтоженного огнем «Ретвизана» японского брандера «Хококу Мару» на камнях у Тигрового полуострова.

Св.Анны 4-й степени с надписью «За храбрость». Кроме того, георгиевскими крестами 4-й степени наградили 25 нижних чинов.

«Ретвизан» нес службу в качестве передовой плавбатареи в течение 30 дней. Лишь после того как носовая часть корабля была полностью разгружена, сняты броневые плиты и в носовой башне демонтированы оба 305-мм орудия, его удалось снять с мели. Это произошло 24 февраля 1904 года — как раз в тот день, когда в Порт-Артур прибыл новый командующий флотом — вице-адмирал С.О.Макаров. Случайное совпадение двух событий вселяло уверенность в том, что в неудачном для России начале войны наступит решающий перелом.

ДОЛГОЕ ВОЗВРАЩЕНИЕ В СТРОЙ

Отсутствие в Порт-Артуре дока, способного вмещать броненосцы, превращало ремонт «Ретвизана» в серьезную проблему. Морякам и корабельным инженерам пришлось импровизировать: уже на следующий день после японской атаки к Щенсновичу начали поступать предложения по заделке пробоины с помощью проволочных шпангоутов, различных накладок и пластырей. На борту броненосца появился даже невесть откуда взявшийся англичанин с совершенно курьезным проектом — он предлагал заполнить затопленные помещения... пустыми бочками, которые-де заставят корабль всплыть. Увы, большинство высказанных идей не выдерживало никакой критики. Единственно приемлемым вариантом признали ремонт с помощью кессона — открытого сверху и плотно подогнанного к борту деревянного ящика, из которого затем откачивалась вода. Правда, параллельно с изготовлением кессона все же попытались заделать пробоину досками, опирающимися на закрепленные изнутри проволочные шпангоуты. Несмотря на самоотверженный труд водолазов, из этой затеи ничего не вышло: при попытке осушить затопленные отсеки давление воды моментально разрушило хлипкую дощатую заплату.

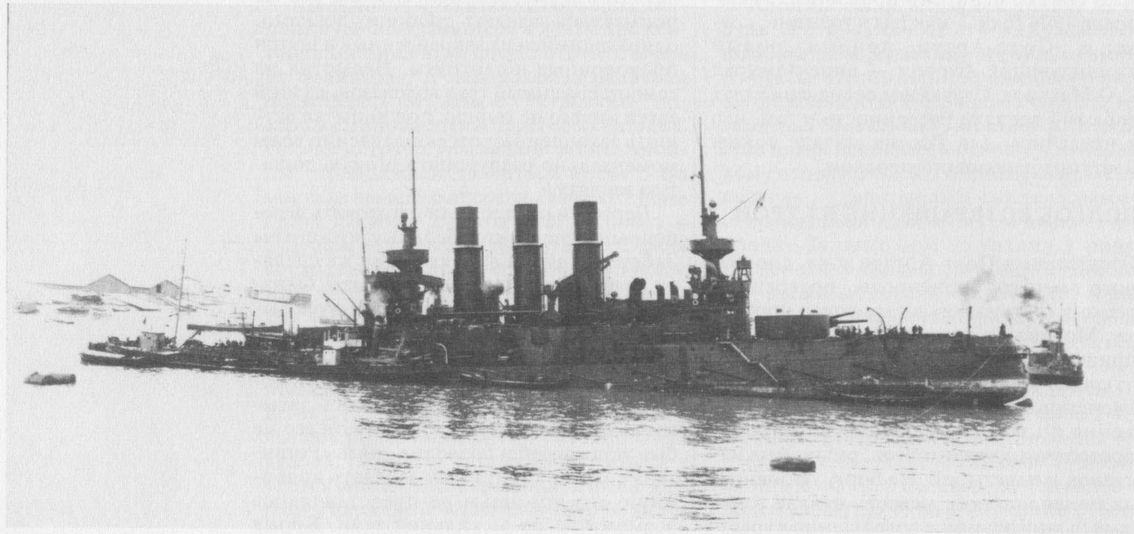
Первыми предложили изготовить деревянный кессон корабельные инженеры Заборовский и Свирский, они же сделали необходимые расчеты и эскизы. Однако при проведении обмеров корпуса были допущены ошибки. В результате построенный в мастерских порта кессон не подошел к борту — в кормовой части остались щели, которые пришлось затыкать мешками с отрубями. Хотя он все же был установлен и позволил снять «Ретвизан» с мели, капитально заделать пробоину с его помощью не представлялось возможным из-за сильной течи. Кроме

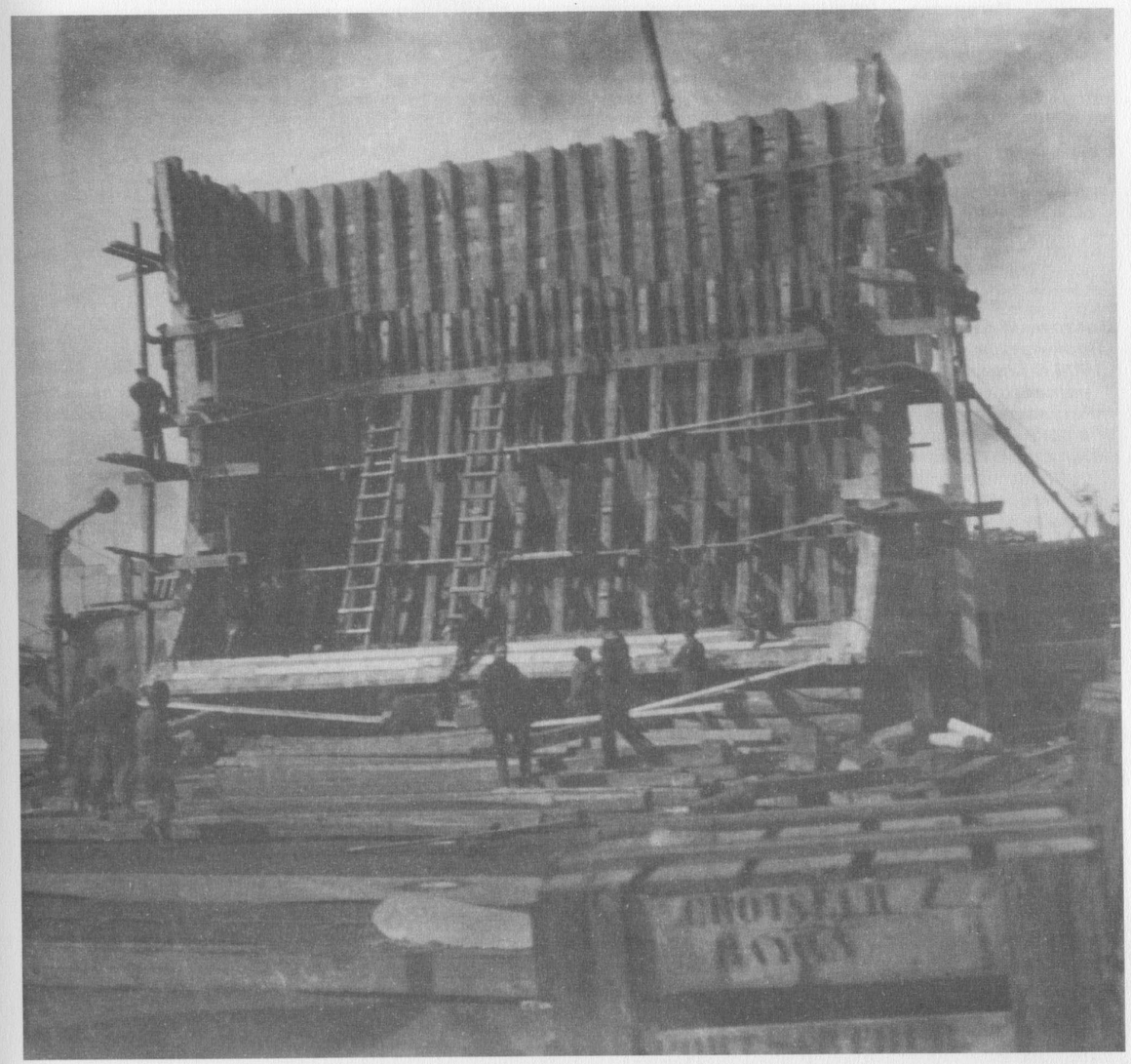
Буксировка «Ретвизана» во внутренний бассейн 24 февраля 1904 г.

того, кессон был явно маловат и не охватывал всей площади поврежденного борта.

Но размышлять о том, что лучше — переделывать старый кессон или заказывать новый, — пришлось недолго. Утром 26 февраля на порт-артурскую гавань неожиданно начали падать тяжелые снаряды: это японские броненосцы подошли к мысу Ляотешань и, оставаясь вне секторов обстрела береговых батарей, с предельной дальности открыли перекидной огонь через горный массив. Стрельба велась по площадям, наугад и потому не могла быть слишком эффективной, но все же японцам повезло: из 154 12-дюймовых снарядов три угодили непосредственно в русские корабли — крейсер «Аскольд», броненосцы «Севастополь» и «Ретвизан». Причем последний пострадал сильнее всех: около 11.00 один из снарядов разорвался рядом с его левым бортом, обдав осколками броненосец и стоявший рядом с ним пароход «Силач».

После бомбардировки 26 февраля 1904 г. «Ретвизан» сел носом на грунт, погрузившись почти по верхнюю палубу.





Кессон (второй) для броненосца «Ретвизан».

Главная опасность заключалась в том, что взрыв сильно повредил кессон и перебил водоотливные шланги, в результате чего в торпедную пробоину вновь хлынула вода. Затопление внутренних отсеков шло столь стремительно, что Щенснович решил не искушать судьбу и приказал немедленно выброситься носом на мель.

Тем более, что в этот момент «Ретвизан» получил еще одно — теперь уже прямое — попадание: 305-мм снаряд ударил в броневую плиту правого борта в районе ватерлинии под кормовой башней. К счастью, броня выдержала взрыв, получив лишь незначительную вмятину. Но все равно положение броненосца было незавидным: нос корабля глубоко ушел в ил — так, что палуба бака оказалась вровень с уровнем воды; корма же, наоборот, поднялась, и частично оголились гребные винты. В результате японской бомбардировки на эскадре было убито 7 и ранено 20 человек, причем наибольшие потери понес опять-таки «Ретвизан» — 5 убитых и 10 раненых.

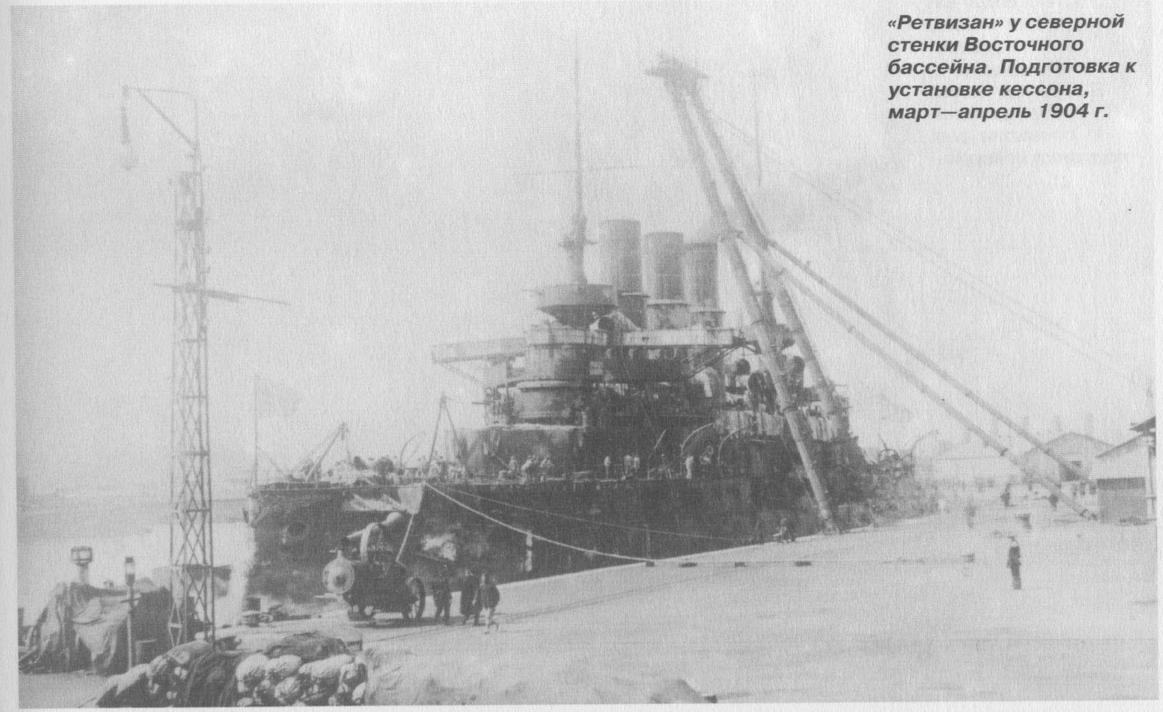
Вместо поврежденного кессона пришлось строить новый, более вместительный. Теперь за эту работу взялся один из лучших корабельных инженеров того времени — Н.Н.Кутейников, прибывший в

Установка «ретвизановских» 152-мм орудий на батарее на горе Ляотешань, февраль 1904 г.

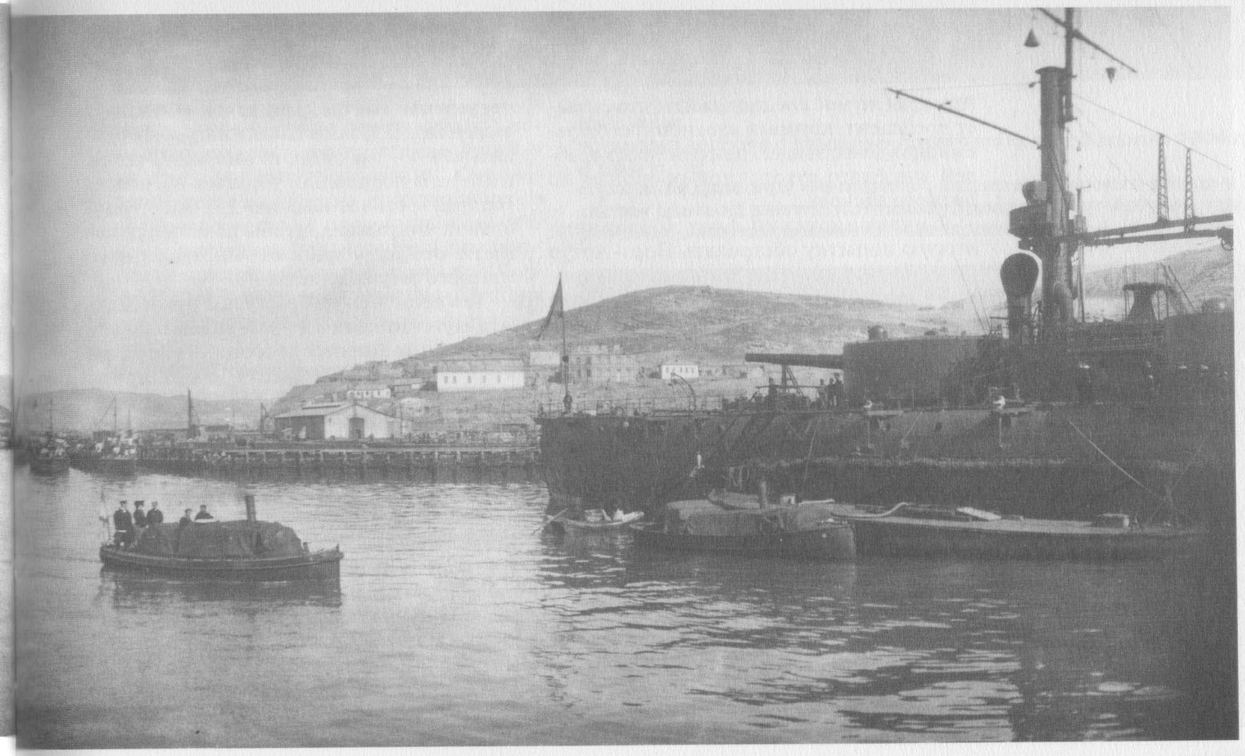
Порт-Артур вместе с адмиралом Макаровым. Одновременно приступили к временной заделке пробоины пластырем из толстых деревянных брусьев, скрепленных вертикальными стальными балками двутаврового сечения, и парусиновой подушкой для его плотного прилегания к рваным краям. Большую помощь в этом оказали приехавшие из Ревеля опытные водолазы. Правда, не обошлось без несчастных случаев: одного из членов водолазной команды засосало в щель, и спасти его не удалось. Это произошло во время посещения броненосца С.О.Макаровым, и ожидаемого от встречи с командующим подъема боевого духа у экипажа не произошло.

Безнаказанность, с какой неприятель вел обстрел гавани из-за Ляотешаньских гор, заставила адмирала Макарова принять срочные меры. Во-первых, на месте маневрирования японской эскадры выставили минное заграждение. Во-вторых, на Ляотешане оборудовали артиллерийскую батарею и корректировочный пост для обеспечения ответной стрельбы с русских кораблей. Орудия для батареи — четыре шестидюймовки Канэ — сняли с «Ретвизана». Щенснович в своих воспоминаниях называет приказ Макарова о демонтаже пушек «печальным». В действительности решение об установке на берегу артиллерии с находящегося в ремонте броненосца было вполне разумным.

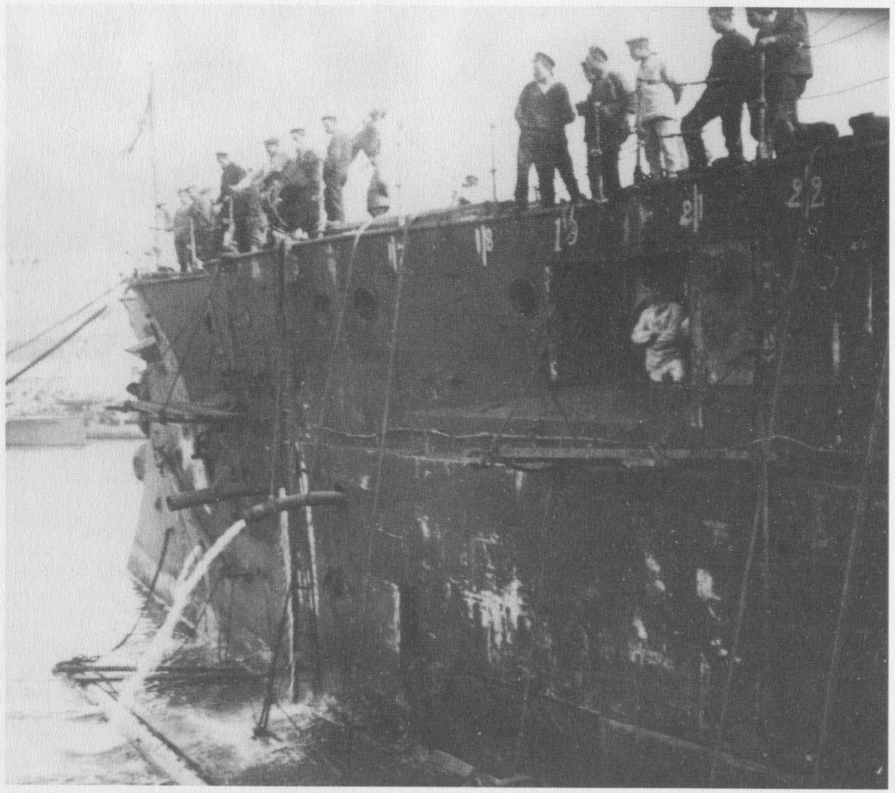
Внизу: Восточный бассейн Порт-Артура, март 1904 г. Слева у берегового крана — «Ретвизан», за ним в доке — крейсер «Паллада». Правее от белого фасада цеха Морского завода видны деревянные кессоны для броненосцев «Ретвизан» и «Цесаревич». Справа на переднем плане — броненосец «Севастополь».



«Ретвизан» у северной стенки Восточного бассейна. Подготовка к установке кессона, март—апрель 1904 г.



Откачка воды из затопленных отсеков «Ретвизана». В верхней части борта видна разметка для подгонки кессона.



Адмирал не мог предположить, что создает прецедент, который вдохновит его преемников довести идею разоружения кораблей «на благо сухопутной обороны» до полного абсурда...

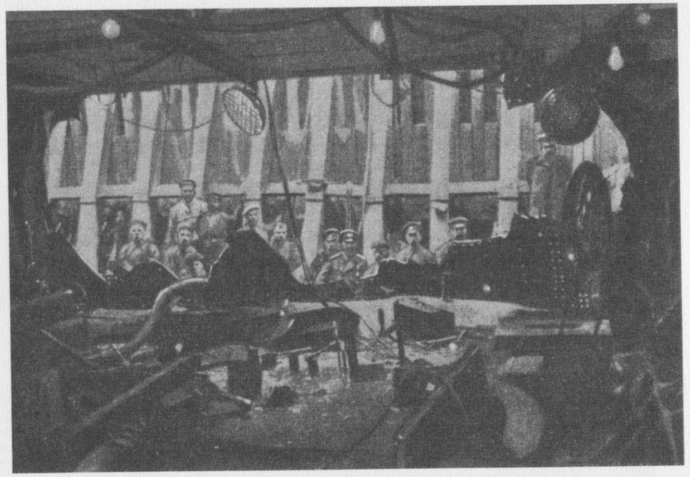
9 марта японский флот предпринял вторую попытку обстрелять Порт-Артур через Ляотешань. Но на этот раз адмирала Того ждал неприятный сюрприз. Едва с броненосцев «Ясима» и «Фудзи» прогремели первые выстрелы, как вокруг них поднялись всплески от падения тяжелых снарядов: это ответили русские корабли. Из Западного бассейна вели огонь два броненосца — «Победа» и «Ретвизан». Первый располагал самой дальнобойной артиллерией (его 254-мм пушки имели угол возвышения 35°), а второму дать отпор японцам позволило, как это ни парадоксально, аварийное состояние. Дифферент на нос увеличил угол возвышения орудий кормовой башни до 19,5°, что обеспечивало стрельбу на дальность до 100 кбт. Хорошо оснащенный наблюдательный пост на Ляотешане и прямая телефонная связь с «Ретвизаном» дали возможность его комендорам уже третьим и четвертым выстрелами взять «Фудзи» в вилку. Затем 305-мм снаряд взорвался буквально в 4 — 5 м от борта того же «Фудзи», и японцы поспешили убраться восвояси. Батарея «ретвизановских» 152-мм орудий огня не открывала, чтобы раньше времени не отогнать врага от выставленного минного заграждения.

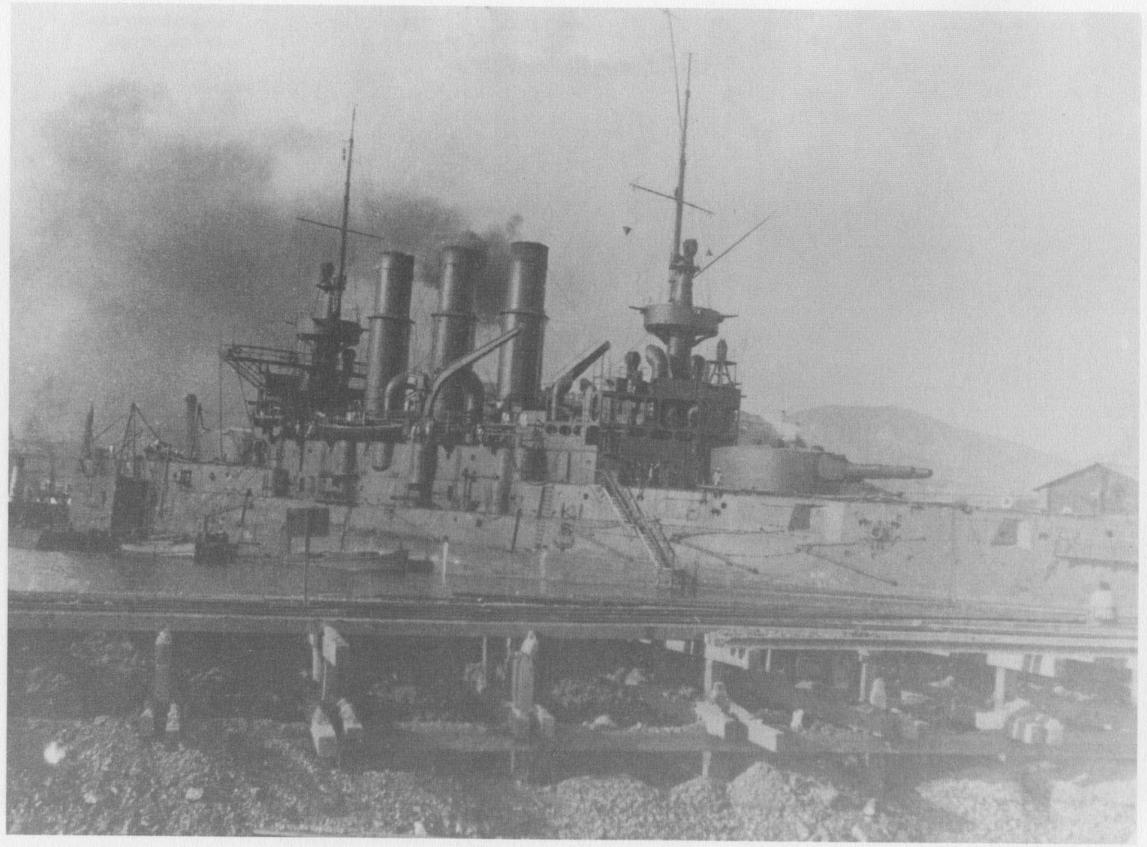
Тем временем на берегу под руководством Кутейникова полным ходом шло изготовление нового кессона. Теперь он имел длину 12,5 м, высоту 10 м, ширину внизу 3,7 м и вверху 2,6 м. Основой его стали сосновые брусья сечением 23х18 см, подогнанные вплотную друг к другу и скрепленные сквозными болтами. Для придания прочности всей конструкции по длине кессона пропустили три горизонтальных бруса сечением 30х30 см. Внутри ящика имелись диагональные подкосы и стальные распоры с винтовыми талрепами, а примыкающие к борту стенки были обиты парусиновыми подушками, наполненными мочалом и паклей.

Подвести кессон к броненосцу удалось только 5 апреля. Работы выполнялись плавучим краном, точная установка на положенное место осуществлялась с помощью заведенного на шпили троса и контролировалась водолазами. Откачивание воды из кессона производилось в несколько этапов с постоянным опусканием водолазов для проверки правильности прилегания стенок и днища к борту. По мере осушения деревянный ящик изнутри укрепляли дополнительными распорами.

Работы по исправлению повреждений на самом «Ретвизане» начались сразу после укрепления временного деревянного пластыря — за две с лишним недели до установки кессона. Все деформированные части набора и обшивки вырубались вручную или с применением электрической резки (так называемой «вольтовой дуги»). Те элементы конструкции, которые могли быть выправлены только на берегу в горячем виде (например, стойки позади брони), удалось поднять наверх только через кессон. Кстати, несмотря на внушительные размеры кессона, работать в нем было очень трудно из-за чрезмерной тесноты. Отсутствие вентиляции вынуждало

В в е р х у:
установка кессона с помощью плавучего крана, 5 апреля 1904 г.
В н и з у:
торпедная пробоина «Ретвизана», вид из внутреннего отсека в кессон (фото из книги Е.К.Ножина «Правда о Порт-Артуре», где оно ошибочно приписывается «Цесаревичу»).





«Ретвизан» в Восточном бассейне после установки кессона, апрель-май 1904 г.

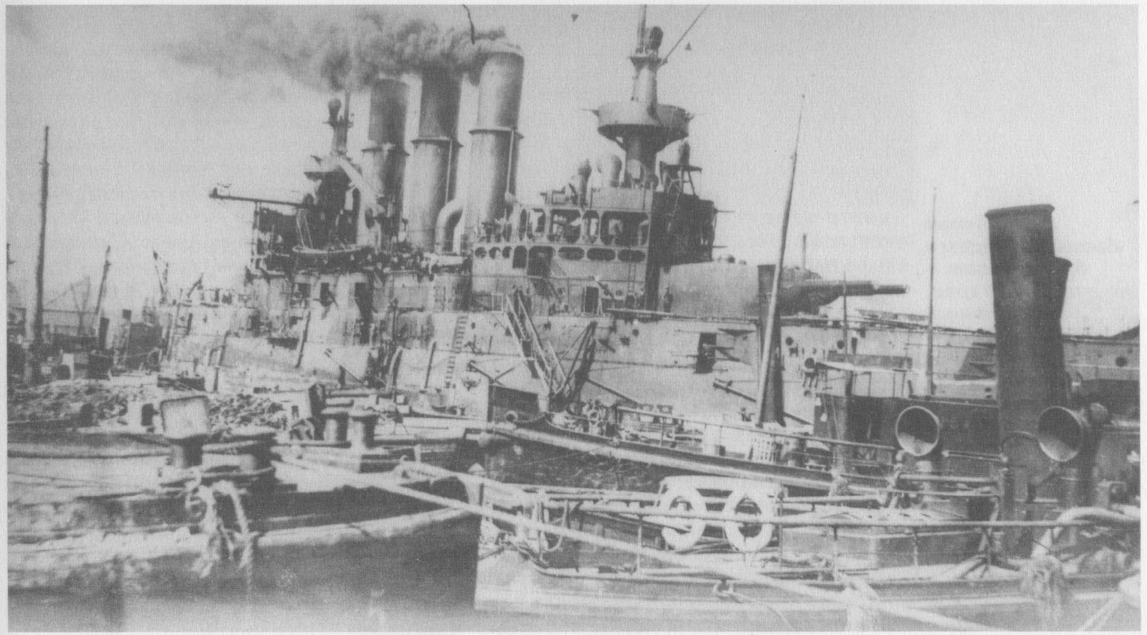
часто менять рабочих, поскольку люди в духоте быстро утомлялись.

Несмотря на более чем скромное оснащение порт-артурских мастерских, новые части набора, внутренних конструкций и обшивки были изготовлены в весьма сжатые сроки. Единственный дефект, который не удалось полностью исправить, — небольшая вогнутость корпуса в его нижней части (сделать это не позволила глубина кессона). Кутейников предложил пойти по другому пути: увеличить толщину деревянной подкладки под броней и, соответственно, применить более длинные болты для крепления броневых плит. Так и сделали, благодаря чему внешне обнаружить эту вогнутость корпуса стало невозможно.

Пожалуй, не будет преувеличением сказать, что русским инженерам и судоремонтникам в Порт-Артуре удавалось творить чудеса. В тяжелейших условиях, при остром дефиците материалов и инструментов, они выполняли сложнейшие работы, и довольно быстро. Первый новый шпангоут установили на «Ретвизане» 20 апреля, а уже 6 мая был приклепан последний лист наружной обшивки. 15 мая в носовую башню вернулись оба 12-дюймовых орудия, 17-го опробовали отремонтированное место водой, а через четыре дня закончили установку демонтированных броневых плит. В полдень 23 мая 1904 года с броненосца сняли кессон, и корабль вновь вступил в строй.

Правда, за истекшее время ситуация вокруг Порт-Артура радикальным образом изменилась. 31 марта вместе с броненосцем «Петропавловск» погиб С.О.Макаров. При полном бездействии русского флота японцы высадили на Ляодунский полуостров 2-ю армию под командованием генерала Оку и вскоре отрезали Порт-Артур от Маньчжурии (и, соответственно, от России). Легко одержав победу в бою на Кинчжоуском (Цзиньчжоуском) перешейке, они захватили порт Дальний и вышли на ближние подступы к крепости. Порт-артурская эскадра оказалась в кольце блокады.

Ремонт близится к завершению: монтаж 305-мм орудий в носовой башне и проверка работы паровых котлов (в н и з у). Май 1904 г.

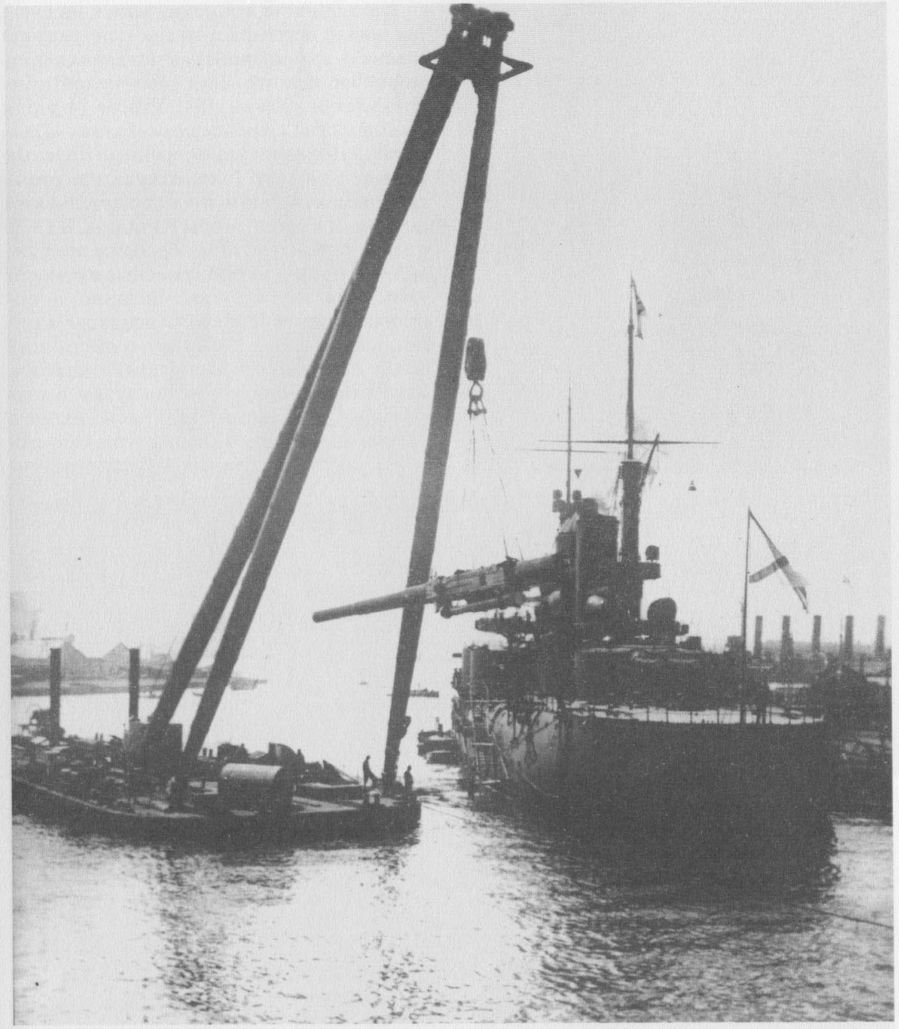


В Восточном бассейне. Рядом с броненосцем — плавучий кран, построенный заводом «Ланге и сын» в Риге. Этот «порт-артурский трудяга» работал без устали в течение всей обороны крепости и внес огромный вклад в обеспечение боеспособности Первой Тихоокеанской эскадры.

КУЛЬМИНАЦИЯ: БОЙ В ЖЕЛТОМ МОРЕ

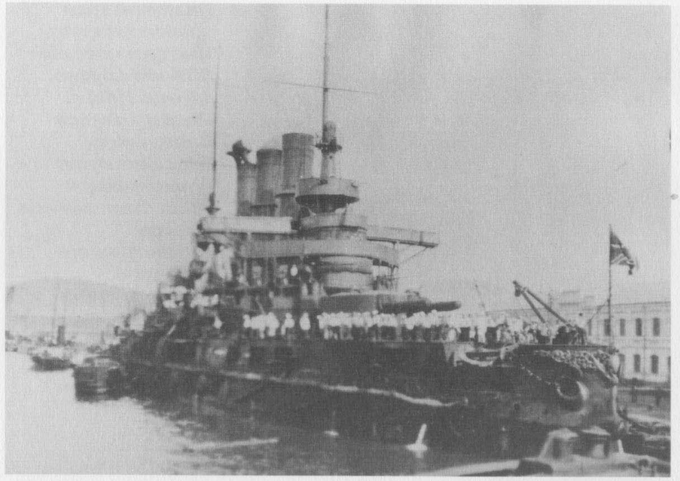
После гибели Макарова в командование эскадрой вновь вступил наместник Е.И.Алексеев, однако 22 апреля, ввиду угрозы высадки японских войск, он спешно отбыл из Порт-Артура в Мукден, назначив старшим флагманом эскадры начальника своего Морского штаба контр-адмирала В.К.Витгефта. Вильгельм Карлович был способным штабным работником, но к роли командующего оказался не готов. С одной стороны, связанный ограничивавшими его самостоятельность противоречивыми инструкциями наместника, а с другой, оказавшийся во власти господствовавшей в среде моряков психологической подавленности, он занял выжидательную позицию. Пассивность флота и передача части артиллерии с кораблей на сухопутный фронт еще больше деморализовали морских офицеров. Даже такой удачный момент, как гибель 2 мая на минах японских броненосцев «Хацусэ» и «Ясима», не был использован для активизации действий на море. Лишь получив категорическое распоряжение адмирала Алексеева о прорыве эскадры во Владивосток, Витгефт решился выйти в море. Обреченность, с которой он это делал, чувствуется даже в отданном им приказе, начинавшемся со следующих слов: «Эскадра, окончив исправление судов, поврежденных коварным врагом еще до объявления войны, теперь выходит по приказанию Наместника в море, чтобы помочь сухопутным боевым товарищам защитить Артур. С помощью Бога и Св.Николая Чудотворца, покровителя моряков, постараемся выполнить наш долг совести и присяги перед Государем и разбить неприятеля, ослабленного гибелью на наших минах части его судов...»

Эскадра покинула Порт-Артур 10 июня. «Ретвизан» шел вторым в кильватерной колонне вслед за флагманским «Цесаревичем». На броненосце не доставало двух 152-мм, шести 75-мм и нескольких мелких пушек, переданных на усиление сухопутной обороны крепости. Но это было еще неплохо, поскольку на «Победе» имелось всего три 152-мм орудия вместо положенных 11-ти!



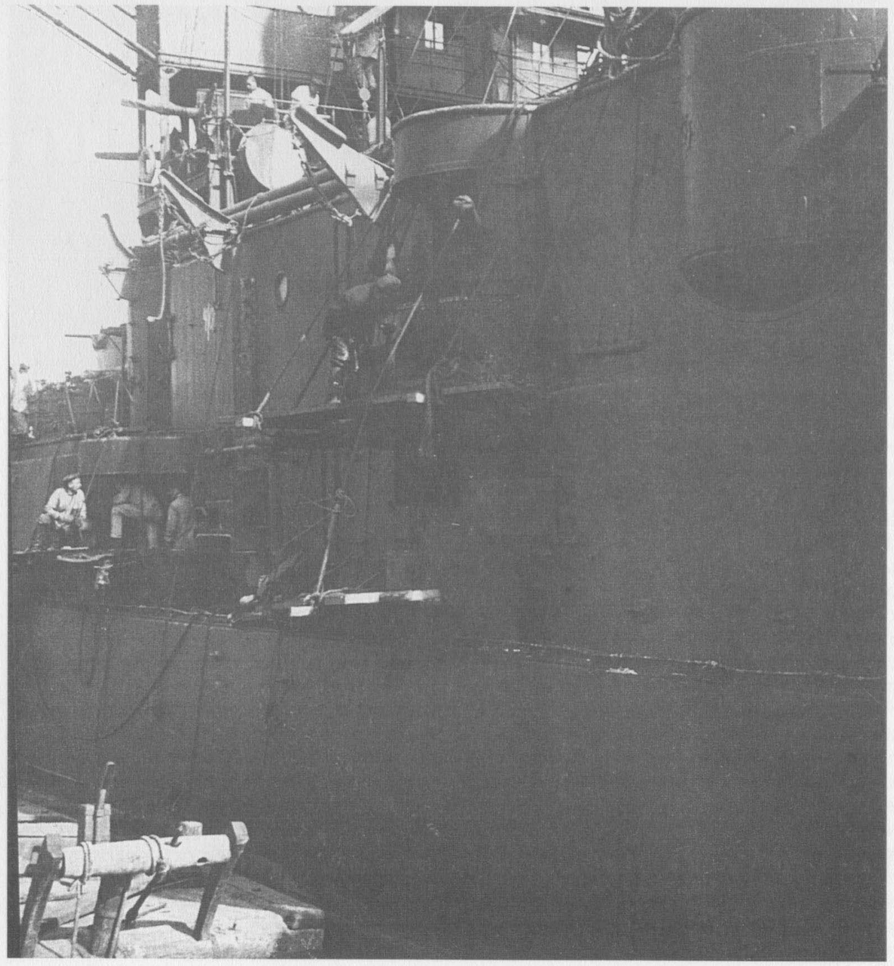
Плавучий кран транспортирует «ретвизановское» 305-мм орудие, 15 мая 1904 г. Рядом у стенки Восточного бассейна стоит броненосец «Севастополь» под флагом командующего эскадрой.

Однако прорыв, увы, не состоялся. Отойдя всего на 20 миль, русские корабли встретили Соединенный флот адмирала Того. Хотя Витгефт располагал шестью броненосцами против четырех японских, он приказал возвращаться назад. Свое решение адмирал мотивировал, в частности, отсутствием на наших кораблях значительной части средней артиллерии... Вечером и ночью русской эскадре пришлось отбиваться от многочисленных атак японских миноносцев. «Ретвизан» выпустил по ним один 152-мм сегментный снаряд, два 75-мм чугунных и 36 47-мм (26 чугунных и 10 стальных). Согласно рапорту Э.Н.Щенсновича от 13 июня, единственный (!) выстрел из 152-мм пушки уничтожил вражеский миноносец, находившийся на расстоянии 10 кбт. («Несколько офицеров и часть команды вполне ясно видели, что этот миноносец утонул вслед за попаданием.»). Непонятно, что могли увидеть моряки броненосца в полной темноте, но в действительности, как выяснилось, ни одно японское судно в ту ночь не погибло. Впрочем, русская эскадра от вражеских атак тоже не пострадала: все выпущенные торпеды прошли мимо цели. Зато броненосец «Севастополь» отклонился от протраленного фарватера и подорвался на мине. Кораблю требовался серьезный ремонт, и следующая попытка прорыва теперь зависела от сроков его завершения...

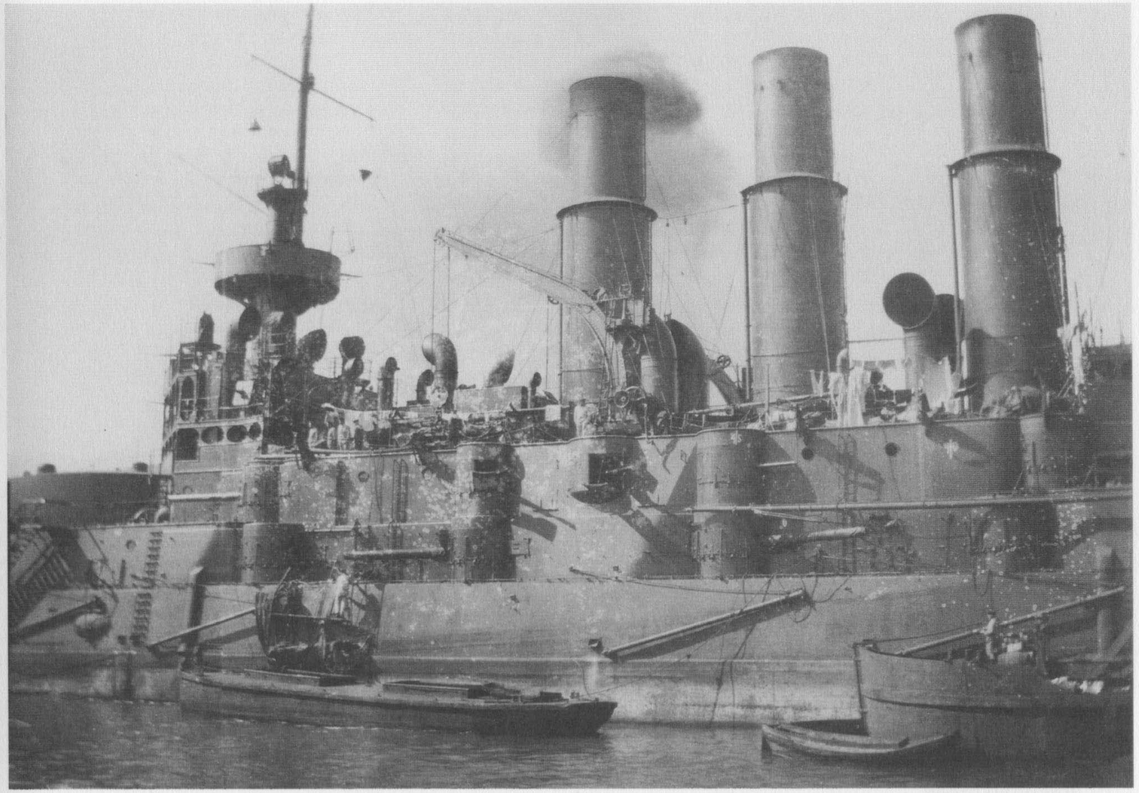


Наступление японских войск на суше поставило перед флотом еще одну важную задачу — артиллерийская поддержка приморского фланга. Для этих целей привлекался и «Ретвизан». Утром 14 июля он совместно с крейсерами «Баян», «Паллада», «Новик» и канонерскими лодками перешел в бухту Тахэ, откуда вел огонь главным калибром по неприятельским позициям в районе горы Юпилаза. В 13.30 с зюйд-оста к русским кораблям приблизились японские броненосные крейсера «Ниссин» и «Касуга», шедшие в сопровождении крейсера «Хасидатэ» и миноносцев. Через 20 минут с дистанции 62 кбт они открыли огонь по «Ретвизану». Завязалась артиллерийская дуэль, в ходе которой наши корабли снялись с якоря и начали движение к Порт-Артуру. Обе стороны, опасаясь минных заграждений, не

Вверху: ***«Ретвизан» снова в строю. Подготовка к выходу в море, конец мая — начало июня 1904 г.***



Справа: ***заключительный этап ремонтных работ на «Ретвизане».***



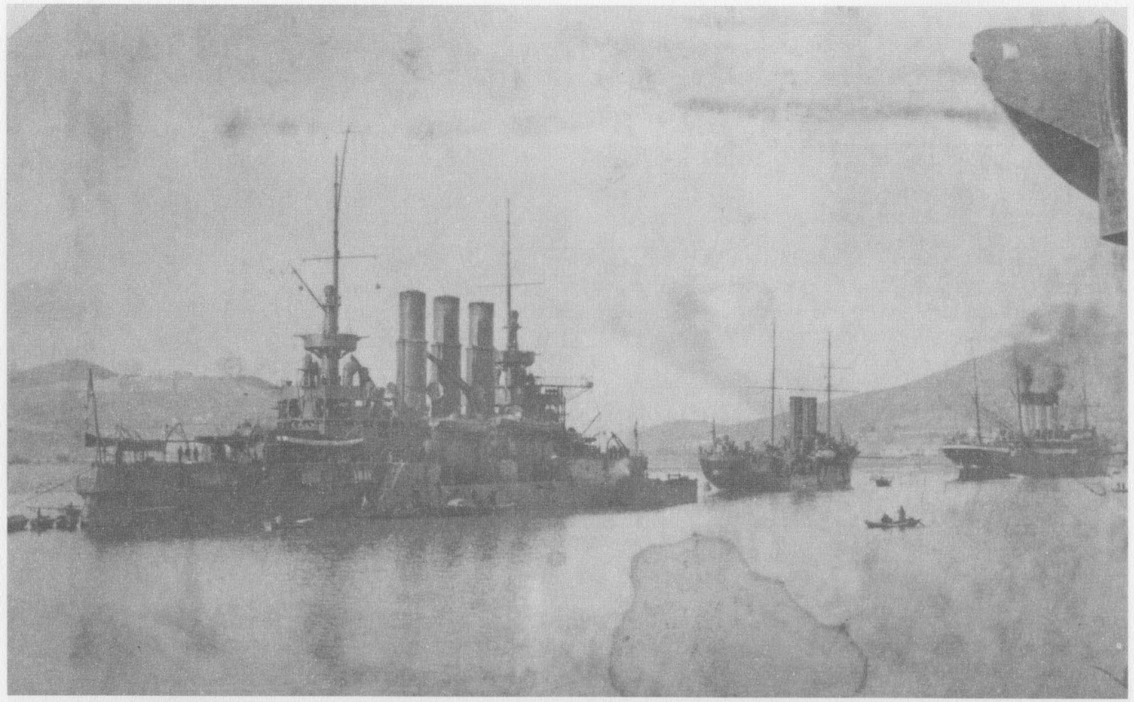
хотели сближаться, и потому эффективность стрельбы оказалась невысокой. Русские корабли попаданий не получили, на японском крейсере «Ниссин» снаряды с «Ретвизана» лишь оборвали антенну радиотелеграфа и пробили стеньговый флаг.

В дальнейшем броненосцы вели огонь по противнику прямо из внутренней гавани. Так, орудия «Ретвизана» поддерживали наши войска 17, 19, 22, 24, 25 и 26 июля. Но враг все равно приближался, преодолевая один за другим рубежи обороны крепости. С 25 июля японцы, оборудовав на занятых ими Волчьих горах корректировочные посты, приступили к систематическим обстрелам стоявших в бухте кораблей. Стало очевидным, что дальнейшее пребывание эскадры в Порт-Артуре может привести лишь к ее бессмысленной гибели.

К тому времени ремонт «Севастополя» был закончен, и Витгефт получил телеграмму с «высочайшим» указанием немедленно следовать во Владивосток. Правда, из-за минной пробоины в прорыве не мог участвовать броненосный крейсер «Баян», но ждать его восстановления уже не оставалось времени. «Баян» решено было оставить в Порт-Артуре, сняв с него 152-мм и 75-мм орудия для восполнения недостающей артиллерии на действующих кораблях.

Утром 27 июля к борту «Ретвизана» причалила баржа с двумя шестидюймовыми и четырьмя трехдюймовыми «баяновскими» пушками, которые в экстренном порядке надлежало установить на броненосце. Но в 7.55 начался очередной обстрел гавани с берега. «Ретвизан», «Пересвет» и «Победа» пытались отвечать из всех тяжелых орудий, однако «нащупать» место расположения вражеской батареи не удавалось. Японский же огонь был весьма метким. Стоявшая у борта «Ретвизана» баржа в результате прямого попадания затонула вместе с двумя 152-мм орудиями. В сам броненосец угодило семь 120-мм снарядов. Самым неприятным оказалось полученное в 12.10 попадание в левый борт в районе 26-го шпангоута: снаряд нырнул в воду и взорвался под броневым поясом, сделав пробоину площадью около 2,1 м^2. Корабль принял

«Ретвизан» принимает запасы перед выходом в море. Но 152-мм орудия кормового плутонга на батарейной палубе к моменту боя в Желтом море 28 июля так и не были установлены.



«Ретвизан» в Западном бассейне Порт-Артура. Впереди стоят минный заградитель «Амур» и транспорт «Ангара».

400 т воды, затопившей пять отделений и вызвавшей крен в 1°. Кроме того, была пробита первая дымовая труба, повреждено одно 75-мм орудие. Осколками снаряда, разорвавшегося на крыше носовой башни, легко ранило Э.Н. Щенсновича. Всего же на броненосце получили ранения 15 человек, включая отравившегося пороховыми газами старшего офицера лейтенанта Скороходова; погиб и один машинист на работавшем рядом плавучем кране.

К заделке пробоины приступили в 18.00, сразу же после прекращения бомбардировки. Продольные переборки подкрепили брусками, с внутренней стороны установили стальные распоры. Снаружи на пробоину наложили железный лист, но он был мал и опирался на обшивку только углами. К утру работы удалось закончить, но ни о какой герметичности речь не шла. В примыкавших к поврежденному месту отсеках осталось 250 т воды; еще столько же приняли в отсеки правого борта для выравнивания крена. «С такой негодной затычкой броненосец был в бою 28 числа», — так написал в своих воспоминаниях командир «Ретвизана».

Рано утром 28 июля броненосец «Ретвизан» развел пары и в 6.15 снялся с бочек внутреннего рейда. На этот день был назначен выход эскадры с целью прорыва во Владивосток. Адмирал Витгефт, выслушав рапорт Щенсновича о состоянии вверенного ему корабля, решил, что «Ретвизан» пойдет в составе эскадры в соответствии с назначенной диспозицией. Но если на броненосце не выдержат переборки и он начнет заполняться водой, то ему разрешается выйти из строя и самостоятельно возвращаться в Порт-Артур. В этом случае броненосец должно будет сопровождать госпитальное судно «Монголия».

В 8.30 русская эскадра снялась с якоря и, следуя за тралящим караваном, взяла курс в открытое море. А менее чем через четыре часа началось генеральное сражение, известное как бой в Желтом море. Именно оно стало определяющим в судьбе Первой Тихоокеанской эскадры...

«Ретвизан» следовал в кильватер флагманскому «Цесаревичу». Из вооружения броненосца исправными были четыре 305-мм, десять 152-мм, 17 75-мм и 22 47-мм пушки. То есть до полного комплекта ему не хватало двух 152-мм, трех 75-мм, двух 47-мм, всех (шести) 37-мм орудий и четырех пулеметов. Кроме того, отсутствовал один уничтоженный взрывом 27 января торпедный аппарат, а еще один был в нерабочем состоянии. Максимальную скорость своего корабля из-за лишних 500 т воды и ненадежности заделки пробоины Щенснович оценивал в 13 узлов, несмотря на то, что, по его словам, «механизмы были в полном порядке, благодаря прекрасному инженер-механику П.И.Онищенко». Впрочем, такая скорость как раз соответствовала значению эскадренного хода, определенного адмиралом Витгефтом.

Артиллерийский бой начался примерно в 12.15 на огромной дальности — более 80 кбт. Первый выстрел сделал японский броненосный крейсер «Ниссин», ему ответили «Пересвет» и «Победа». Когда дистанция сократилась до 75 кбт, огонь открыли и 12-дюймовки «Ретвизана». В кормовой башне стреляли оба орудия, в носовой — только правое, поскольку у левого еще 15 июля, во время перекидной стрельбы, сломался барабан зарядника, и теперь на больших углах возвышения оно действовать не могло. 75-мм и 47-мм пушки в бою на таких дальностях были бесполезны, и Щенснович приказал прислуге покинуть посты и укрыться за броней.

На дистанции 60 кбт в артиллерийскую дуэль включились шестидюймовки. Стреляли залпами, преимущественно по флагманской «Микасе», а когда та оказалась на большом удалении, то — по ближайшему вражескому кораблю. В 13.00 противники разошлись контргалсами, и на русской эскадре сыграли отбой.

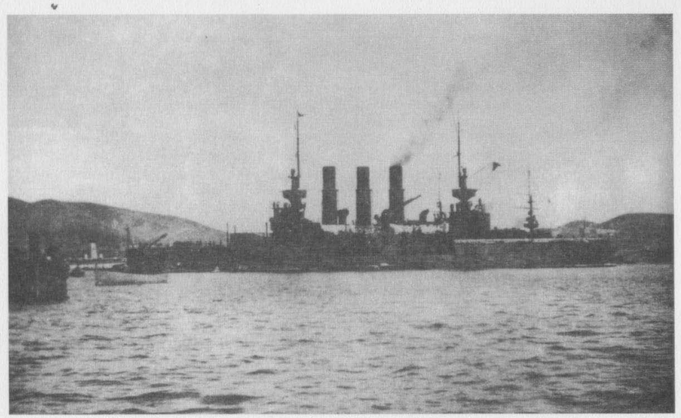
За первую фазу боя, продолжавшуюся около 45 минут, «Ретвизан» выпустил 42 305-мм и 82 152-мм снаряда, получив, в свою очередь, 12 попаданий. Один из вражеских снарядов сделал пробоину в носовой части с правого борта в районе кондукторской кают-компании. Пробоина располагалась чуть выше ватерлинии и сильно захлестывалась волнами. Остальные повреждения оказались несущественными. Два 152-мм орудия пострадали от собственной стрельбы: у одного вырвало втулку воздушного клапана, а у другого сломался зубец подъемной шестерни. Но через час оба орудия удалось исправить.

Примерно в 13.50 между эскадрами вновь началась перестрелка, но из-за большой дистанции вскоре прекратилась. Реально вторая фаза сражения началась в 16.30. Артиллерийская дуэль возобновилась на дальности 60 — 70 кбт и даже меньше, временами эскадры сближались до 30 кбт. В бой вступило и левое носовое башенное орудие «Ретвизана», вслед за ним — малокалиберная артиллерия. Броненосцу везло: вражеские снаряды не причиняли серьезных повреждений. Весьма характерно, что два замолчавших в самый разгар боя 152-мм орудия вышли из строя из-за поломок: у обоих выкрошились зубья подъемных дуг и шестерен. Одно из орудий (№25) через некоторое время удалось отремонтировать, у другого (№33) в процессе работ взрывом вражеского снаряда оторвало ствол.

Примерно в 17.00 «Ретвизан» содрогнулся от удара: тяжелый снаряд попал в кромку амбразуры носовой башни. Взрывом убило одного комендора и ранило шесть человек, в том числе командира башни. В момент взрыва производилось заряжание левого орудия; от удара 305-мм снаряд сместился назад, раздавил оба полузаряда и заклинил зарядник. Парусиновые чехлы на амбразурах загорелись; при их тушении залили водой реле и клеммы системы электрического привода. К тому же попавшие под мамеринец осколки заклинили вращение башни. Таким образом, «Ретвизан» лишился половины своей тяжелой артиллерии, и просто удивительно, что экипажу броненосца через час удалось вновь ввести башню в строй. Правда, она по-прежнему не вращалась, и стрельба из орудий осуществлялась в тот момент, когда, благодаря поворотам корабля, противник сам попадал в перекрестие прицела. Так было сделано три выстрела.

... Бой продолжался уже несколько часов, но ни одной из сторон не удавалось достичь сколько-нибудь значительного успеха. Но около 17.30 волею случая чаша весов сместилась в пользу Того. Два последовательных попадания 305-мм

«Ретвизан» на внутреннем рейде, 1904 г.

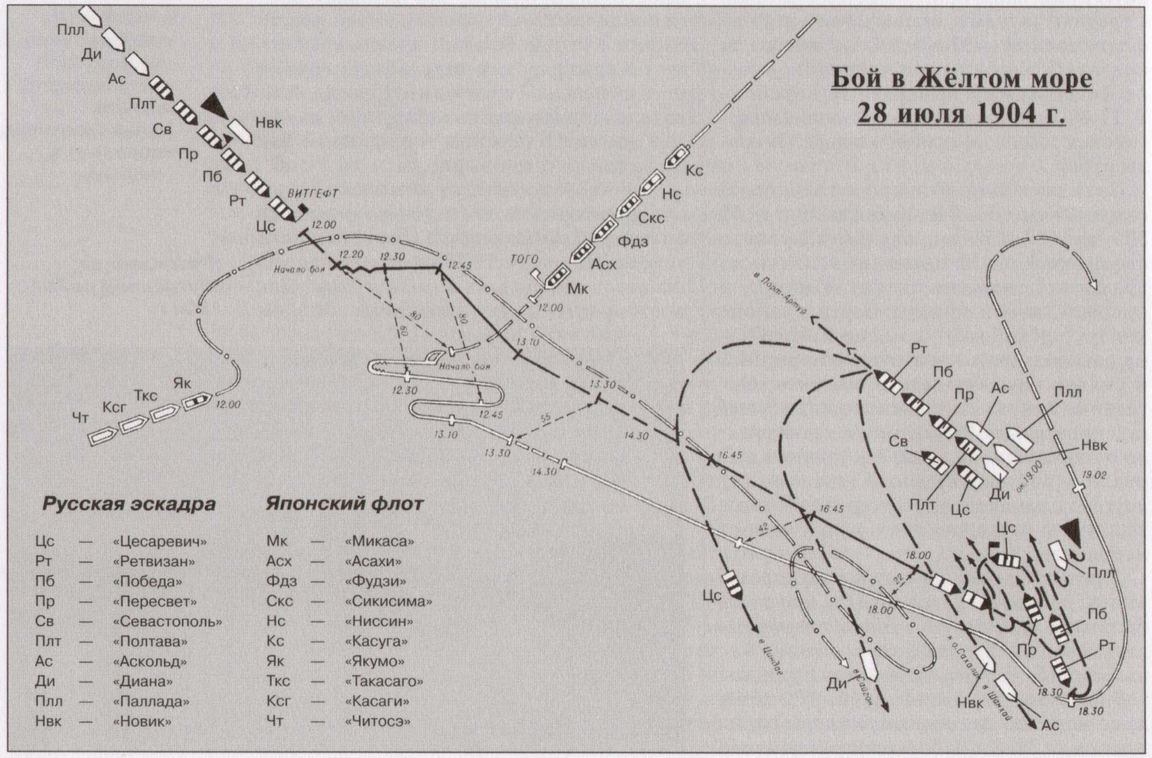


снарядами в «Цесаревич» решили судьбу русской эскадры. Адмирал Витгефт погиб, офицеры его штаба, а также все находившиеся в боевой рубке люди, включая командира броненосца капитана 1 ранга Н.М.Иванова, были убиты или ранены влетевшими в смотровые щели осколками. Флагманский корабль потерял управление и выкатился из строя, сильно накренившись на правый борт.

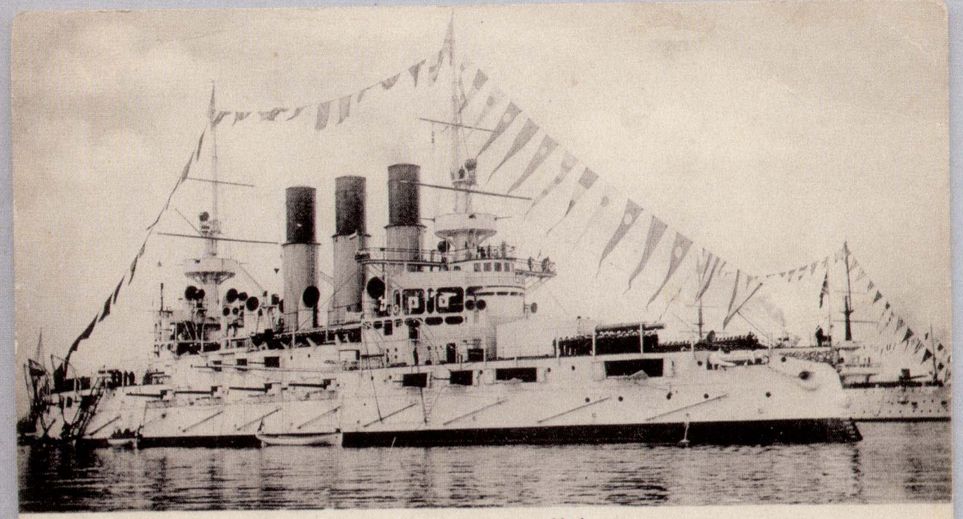
Поскольку никаких сигналов на его мачтах не появилось, шедшие за ним «Ретвизан» и «Победа» тоже начали ворочать влево. Но когда «Цесаревич», описав циркуляцию, пересек линию русских кораблей между «Пересветом» и «Севастополем», едва не подставив свой борт под таран последнего, стало ясно: эскадра осталась без управления. Броненосцы сбились в кучу, фактически перестав быть боевым соединением. Противник воспользовался этим и ужесточил огонь. Положение русских становилось критическим.

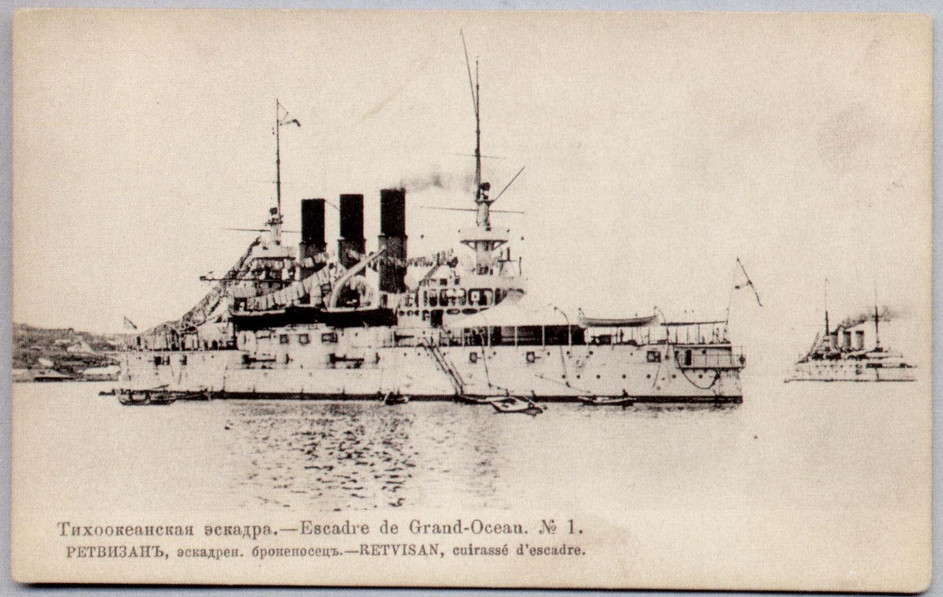
В столь непростой ситуации первым сориентировался Э.Н.Щенснович. Он и направил свой корабль прямо на неприятеля, намереваясь — не много ни мало — идти на таран. Японцы, увидев приближавшийся на всех парах броненосец, открыли по нему сосредоточенный огонь. Однако русский корабль приближался так быстро, что комендоры не успевали пристреляться, и снаряды падали далеко за кормой. Вот как описывал этот кульминационный момент боя очевидец — находившийся на борту госпитального судна «Монголия» редактор порт-артурской газеты «Новый край» Е.К.Ножин: «Ретвизан», эта стальная громада, очутился словно в кипящем гигантском котле. Вокруг него непрерывно вздымались огромные столбы воды меньшей и большей высоты. Противник всю силу орудийного огня направил на него, буквально засыпая его снарядами всех калибров».

К сожалению, выполнить отчаянный маневр не удалось: когда до ближайшего вражеского корабля — броненосного крейсера «Ниссин» — оставалось не более 17 кбт, в боевую рубку «Ретвизана» влетел шальной осколок и ударил Щенсновича в живот. Командир вскрикнул от боли и на некоторое время упустил управление кораблем. Придя в себя, он увидел, что японская эскадра вышла из



Броненосец «Ретвизан».
Художник В.С.Емышев.





Русские открытки, изданные в начале XX века *(из коллекции С.А.Балакина).*

РЕТВИЗАНЪ

«Ретвизан» в доке нью-йоркской верфи, октябрь 1901 г. На переднем плане — подводная лодка «Холланд» (SS-1).

Фото из коллекции С.А.Балакина

«Ретвизан» на Балтике, лето 1902 года.

Фото из коллекции С.А.Балакина

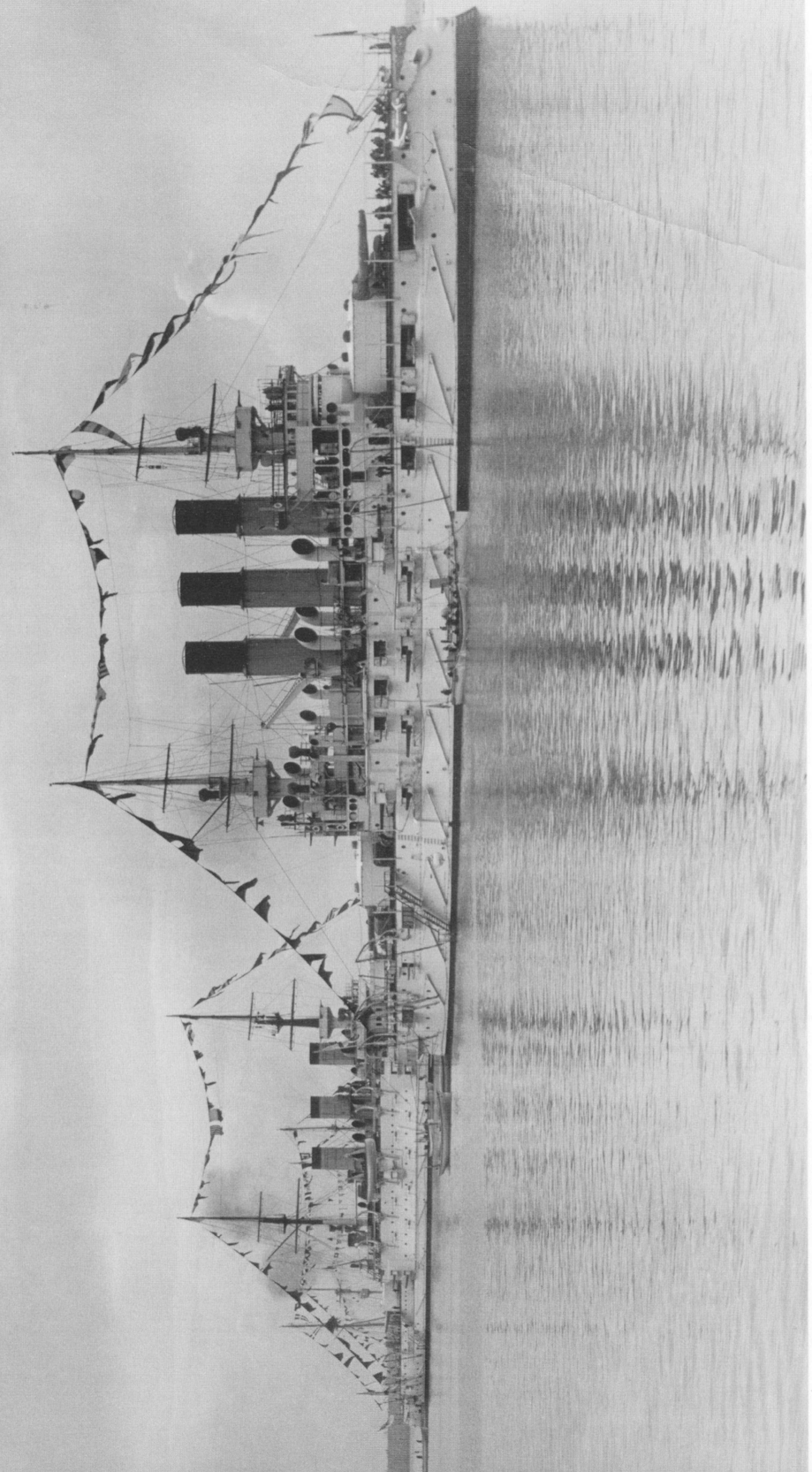
Фото из коллекции В.Е.Дурнева

«Ретвизан» на параде в честь встречи императоров Николая II и Вильгельма II. Ревель, 24 июня 1902 г.

Расцвеченный флагами «Ретвизан» встречает царя и кайзера (два снимка). Ревель, 24 июня 1902 г.

РГАКФД

Фото из коллекции С.А.Балакина



Броненосцы «Ретвизан» и «Победа» на параде в Ревеле, 24 июня 1902 г.

Фото из коллекции А.В.Шмагина

Фото из коллекции С.Е.Виноградова

На палубе «Ретвизана» во время стоянки в Пирее, январь 1903 года. На баке корабля идет самодеятельный спектакль, зрители собрались на мостиках и даже на боевом марсе.

«Ретвизан» во время ремонта в Порт-Артуре: установка 305-мм орудий в носовой башне, 15 мая 1904 г.

Фото из коллекции С.А.Балакина

Фото из коллекции В.Е.Дурнева

Демонтаж кессона после завершения ремонта, 23 мая 1904 г.

«Ретвизан» в Восточном бассейне во время восстановительных работ, май 1904 г. На заднем плане у берегового крана — броненосец «Цесаревич».

Фото из коллекции С.А.Балакина

«Ретвизан» входит на внутренний рейд.

Фото из коллекции А.Н.Одайника

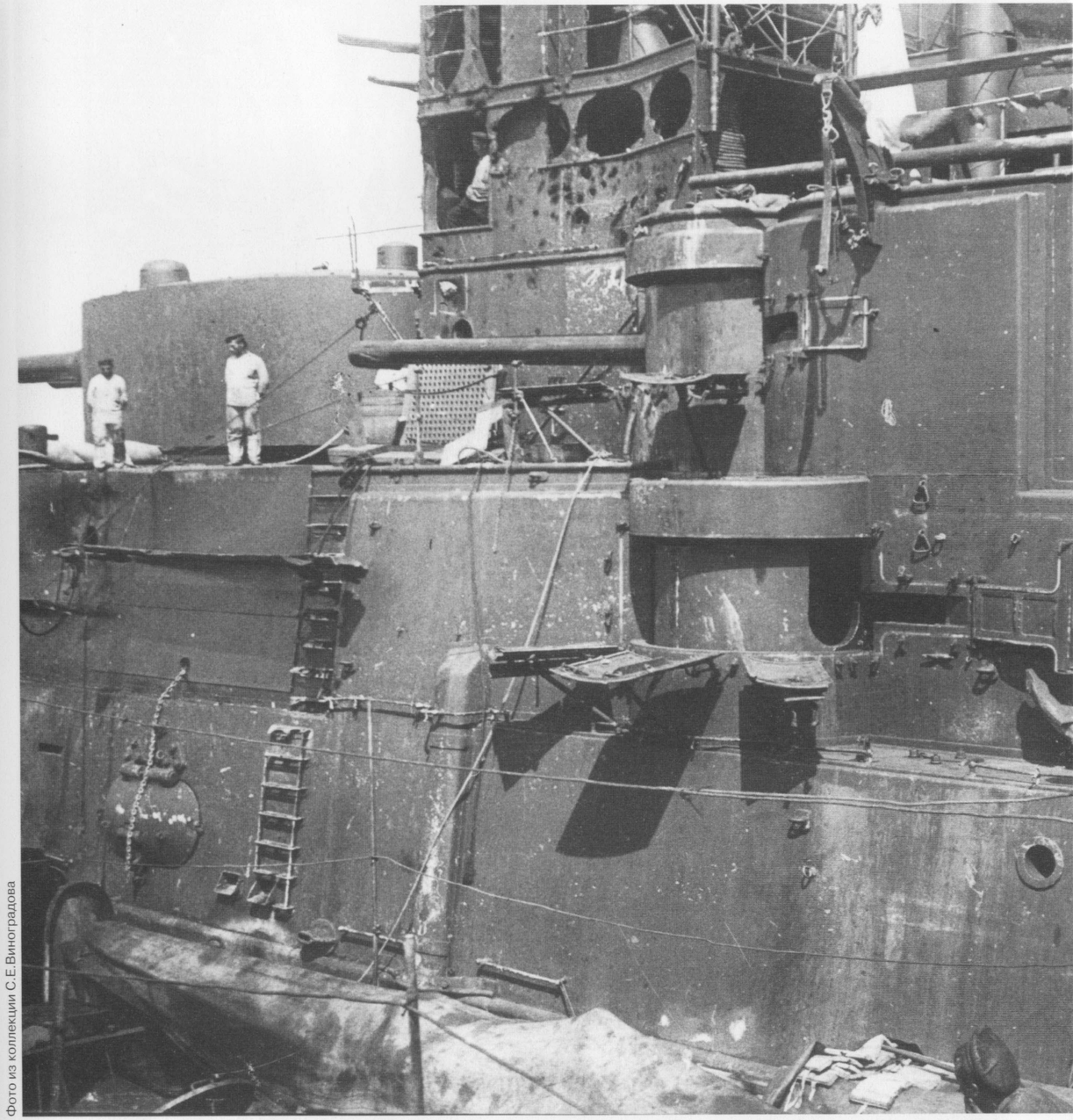


Фото из коллекции С.Е.Виноградова

«Ретвизан» после боя 28 июля 1904 г. Виден новый лист бортовой обшивки над торпедным аппаратом — за ним находится каюта командира, разрушенная попаданием японского снаряда. Также обращают на себя внимание осколочные пробоины на кормовом мостике.

Порт-Артур в декабре 1904 г. В гавани видны севшие на грунт русские корабли (слева направо): «Паллада», «Победа», «Ретвизан», «Полтава» и «Пересвет».

Затопленный «Ретвизан», декабрь 1904 г.

Фото из коллекции С.А.Балакина

«Ретвизан» в декабре 1904 г.: вид с берега (вверху) и из бухты (внизу).

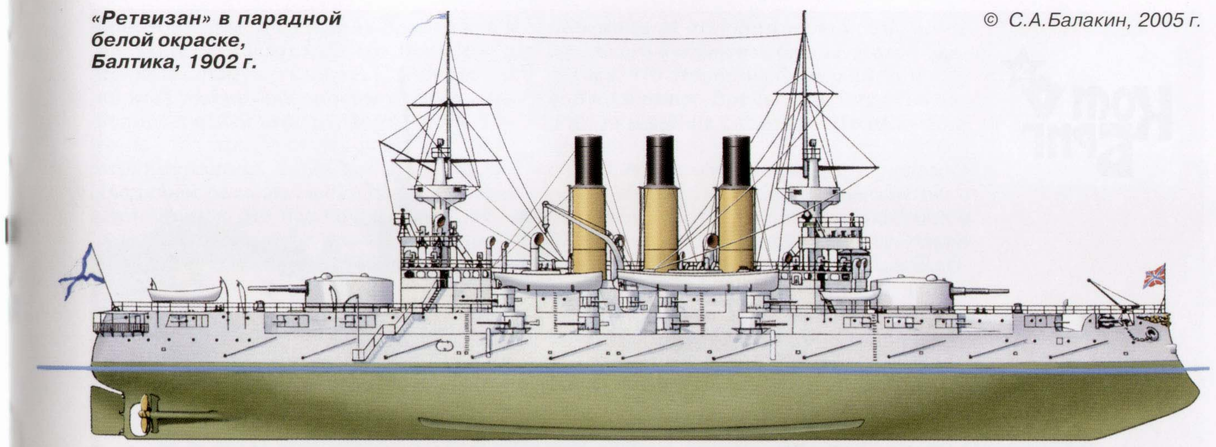
S.Fukui

S.Fukui

Вид на «Ретвизан» с борта «Полтавы». Хорошо видно, что башни главного калибра обоих кораблей сильно разрушены взрывами.

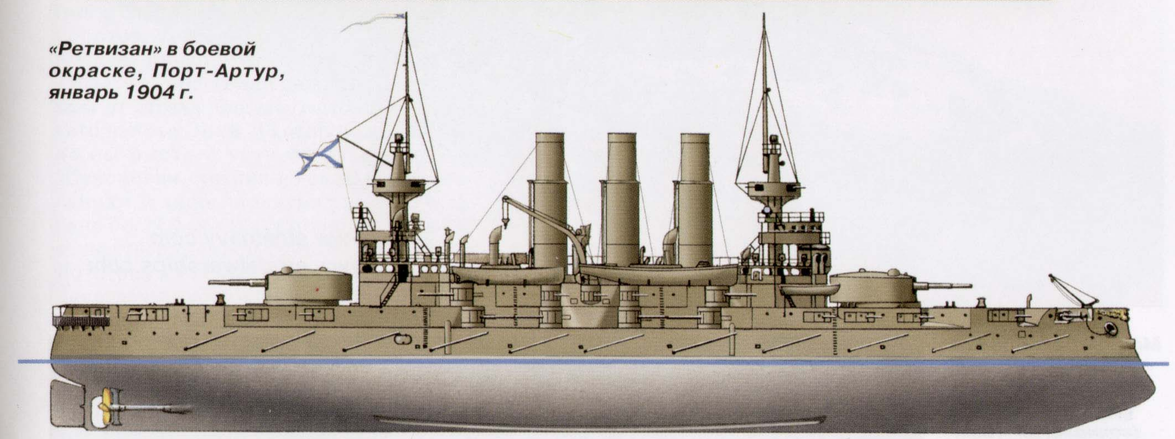
Броненосец «Хидзен» — восстановленный японцами «Ретвизан».

S.Fukui

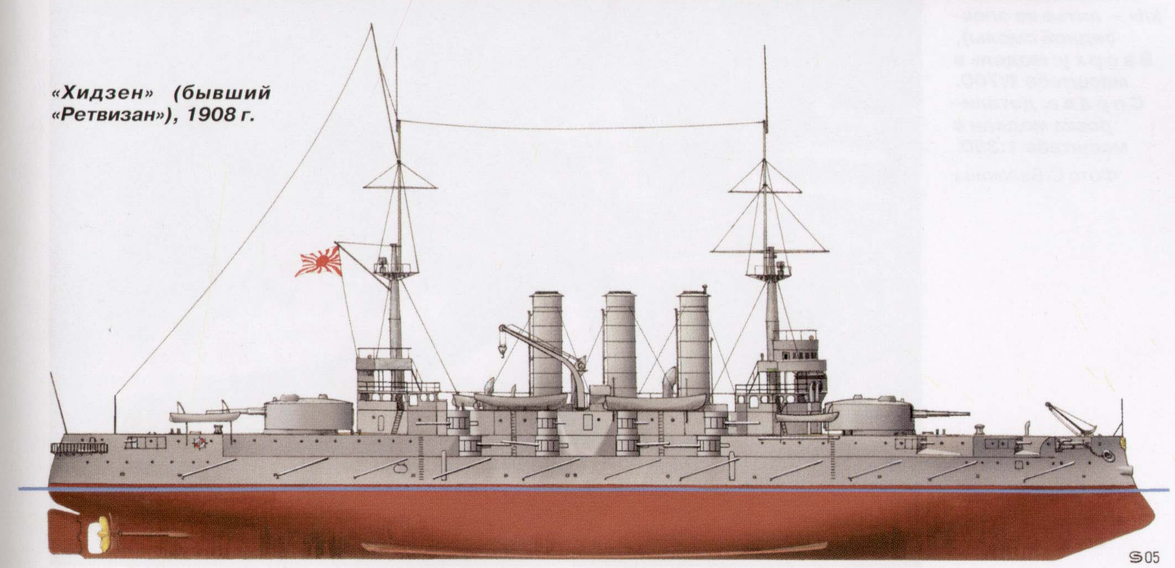


«Ретвизан» в парадной белой окраске, Балтика, 1902 г.

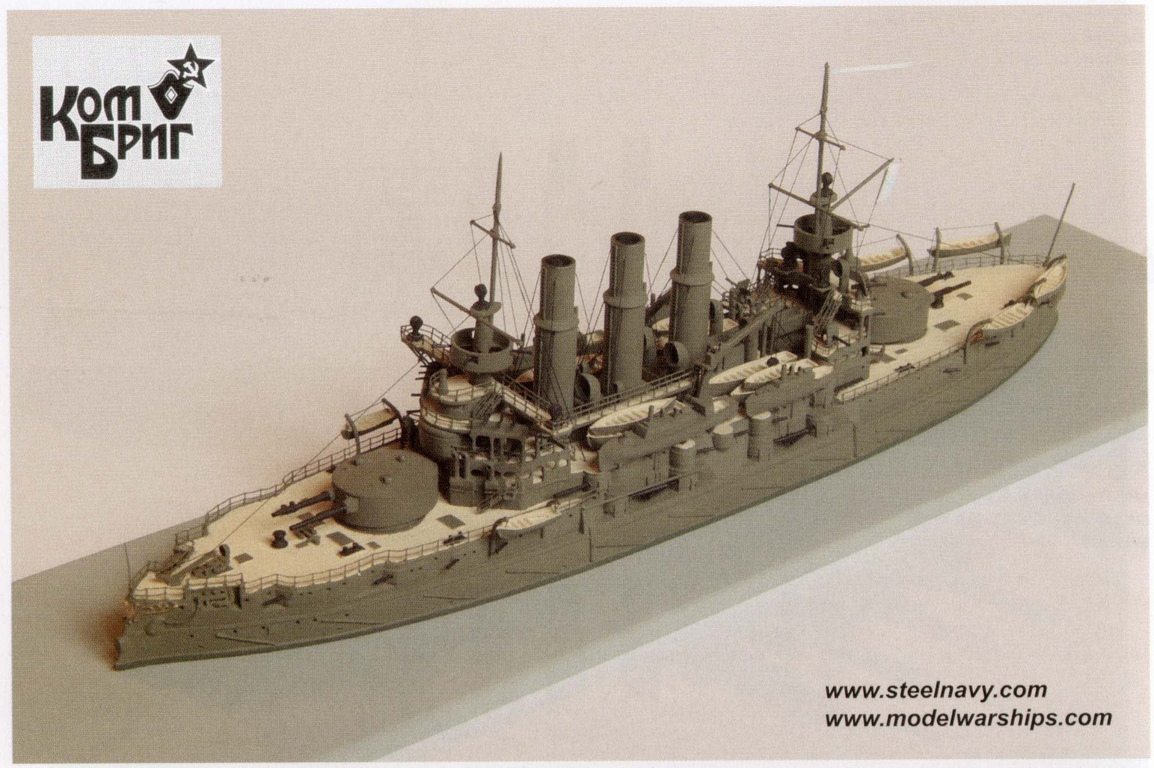
© С.А.Балакин, 2005 г.

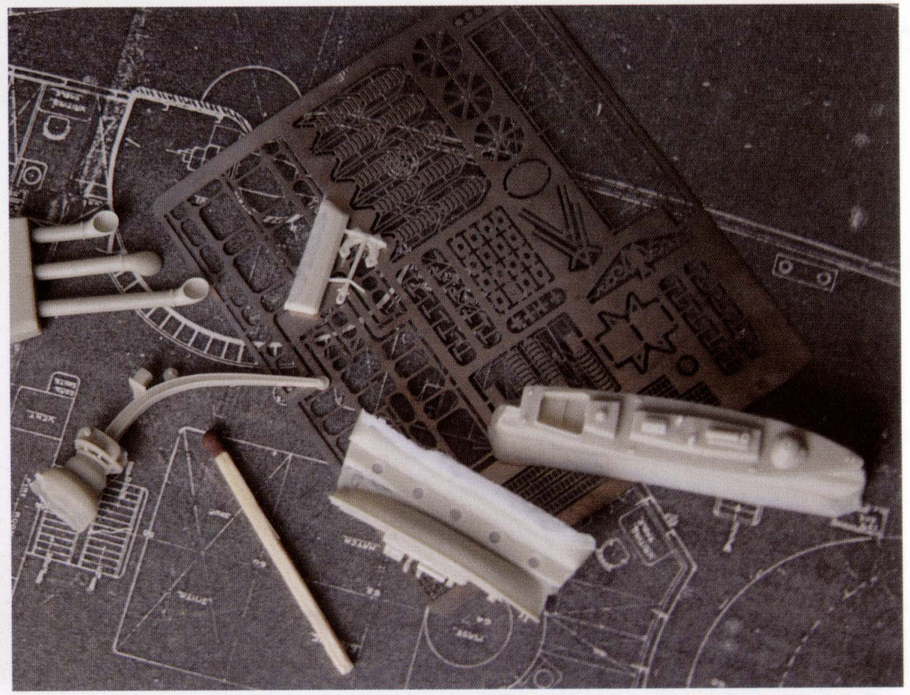


«Ретвизан» в боевой окраске, Порт-Артур, январь 1904 г.



«Хидзен» (бывший «Ретвизан»), 1908 г.





Модели броненосца «Ретвизан» сегодня выпускает только фирма «Комбриг» (технология «resin kit» — литье из эпоксидной смолы). Вверху: модель в масштабе 1:700. Справа: детализировка модели в масштабе 1:350.

Фото С.Балакина

опасной зоны, а из наших броненосцев ни один не последовал его примеру, и приказал повернуть назад. К тому времени все русские броненосцы тоже развернулись и взяли курс на Порт-Артур. Того не стал преследовать наши корабли, ограничившись лишь посылкой вслед уходящей эскадре нескольких отрядов миноносцев. Не исключено, что такое решение он принял под впечатлением храброй атаки «Ретвизана».

Конечно, с современной точки зрения последняя в истории попытка применения броненосцем тарана в эскадренном бою выглядит настолько невероятной и обреченной на неудачу, что авторы некоторых публикаций относятся к ней с явным недоверием. Так, И.Бунич в своей книге «В огне войн и переворотов: трагедия балтийских броненосцев» пишет, что «Ретвизан» 28 июля 1904 года «просто метался, как обезумевшая от страха лошадь, интенсивно ища того направления, в котором можно было бы быстрее уйти от опасности», а Щенснович «хитрил по своему обыкновению» и якобы придумал версию о таране после боя «для самооправдания». С этим утверждением трудно согласиться. Во-первых, сам факт выхода «Ретвизана» навстречу противнику в сложившейся ситуации, бесспорно, сыграл положительную роль и отнюдь не свидетельствует о стремлении его командира «быстрее уйти от опасности». Во-вторых, попытка тарана вполне соответствовала тактическим представлениям большинства тогдашних офицеров и адмиралов Российского флота, включая, кстати, и С.О.Макарова. Наши моряки накануне войны рассчитывали, что дистанция эскадренного боя будет составлять 10 — 15 кбт, и применение тарана в таких условиях отнюдь не исключалось...

Сам Щенснович на следственной комиссии по делу о бое 28 июля сказал следующее: «Отойдя некоторый промежуток от наших кораблей, как оказалось потом — около 20 кабельтовых, и видя, что нос «Ретвизана» повисает (т.е. погружается — **авт.**), решил, что во Владивосток не дойти. Хотел таранить концевой неприятельский корабль. Об этом объявил в рубке. Вскоре получил удар горячим осколком в живот. Чувства не лишился, но чувствовал себя скверно. Потребовал старшего офицера. В рубке были: штурманский офицер лейтенант А.Павлинов, лейтенант Алеамбаров, руководивший стрельбой, и лейтенант Развозов, помогавший мне... Ординарцы... побежали за старшим офицером, но не нашли его в кормовой башне. Потом оказалось, что старший офицер был у носовой пробоины. Время шло, никто из наших за мной не следовал. Не имея возможности, вследствие боли, управляться с уверенностью и идти таранить, положил право на борт и пошел на соединение с эскадрой. С этим маневром окончился бой больших кораблей»*. В несколько «причесанном» виде этот рассказ изложен и в мемуарах Щенсновича, написанных в 1907 году. В нем, кстати, появились некоторые детали: «...объявил громко: «Иду таранить». Насколько именно градусов положить руль, не успел произнести, как я был контужен горячим осколком снаряда, попавшим мне в живот. Осколок этот застрял в платье и был вынут при помощи лейтенанта Развозова, стоявшего тут же в боевой рубке». Из чего следует, что корректнее говорить не о попытке, а о *намерении* командира «Ретвизана» таранить врага...

Возвращение русских кораблей в Порт-Артур происходило сумбурно и напоминало бегство. В командование эскадрой вступил младший флагман — контр-адмирал князь П.П.Ухтомский, находившийся на броненосце «Пересвет». Однако на его корабле были сбиты обе стеньги, что сильно затруднило передачу сигналов. С «Ретвизана» привязанные к крыльям мостика «Пересвета» флаги просто не заметили. Поэтому Щенснович, никак не прореагировав на приказ Ухтомского уменьшить ход, обогнал отступавшие броненосцы и прямиком направился в Порт-Артур. После наступления темноты его трижды пытались атаковать японские миноносцы, но интенсивный огонь заставлял неприятеля выпускать торпеды издалека, и корабль избежал попаданий. На рассвете «Ретвизан» чуть было не стал мишенью для миноносца «Властный», принявшего русский корабль за японский броненосный крейсер. Но все обошлось благополучно, и броненосец первым бросил якорь на артурском рейде. Вскоре показались и другие корабли, среди которых недоставало ушедших в нейтральные порты броненосца «Цесаревич», крейсеров «Аскольд», «Диана» и попытавшегося прорваться во Владивосток крейсера «Новик».

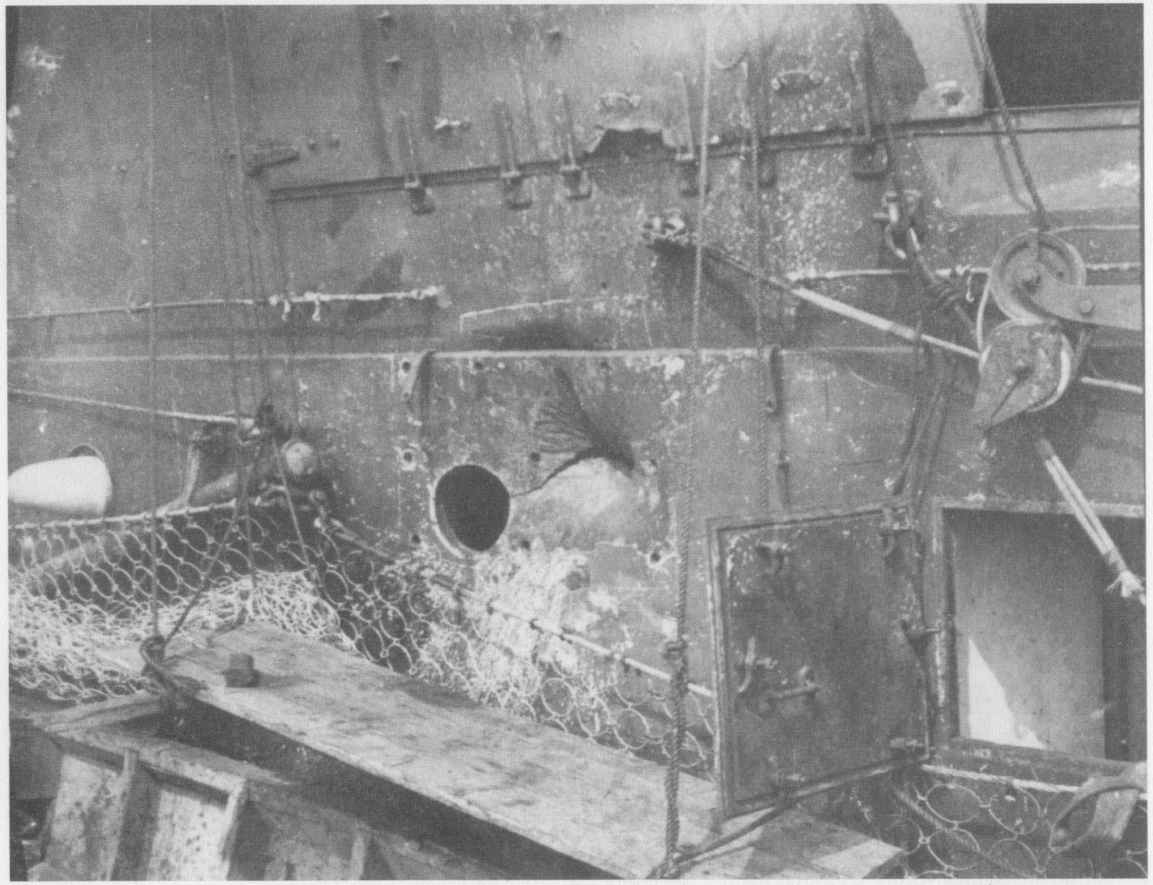
Всего за время боя «Ретвизан» выпустил 77 305-мм снарядов (4 бронебойных

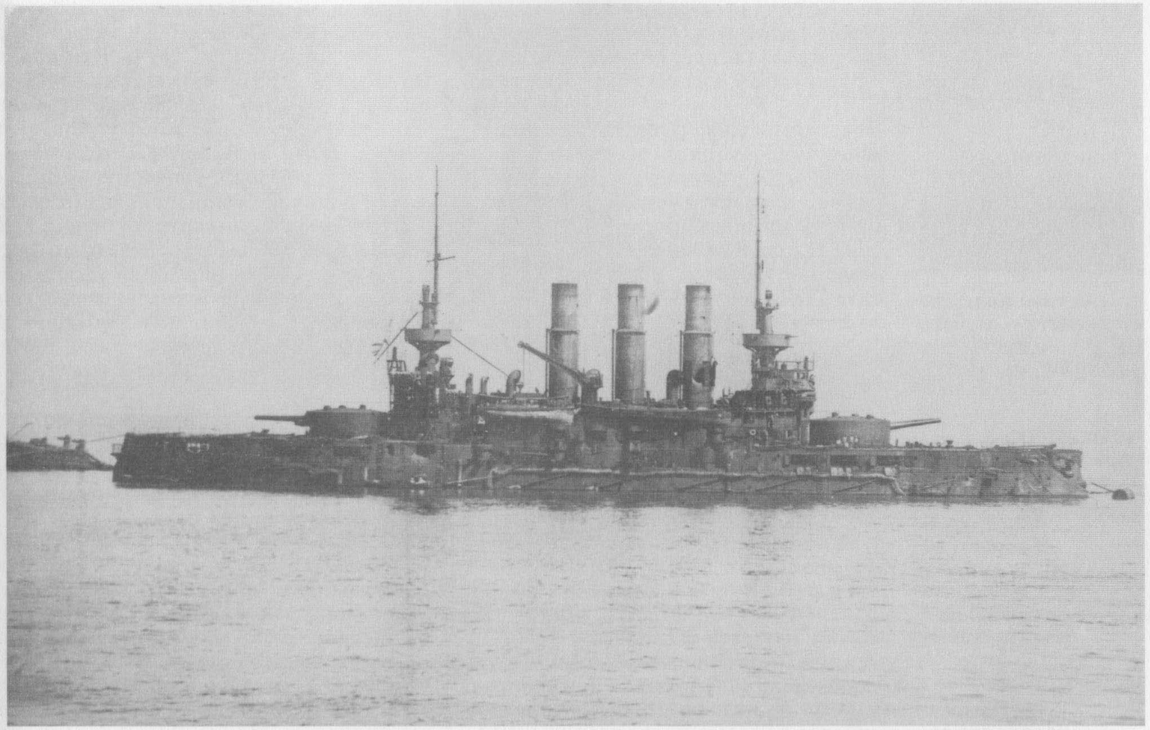
* Русско-японская война 1904 — 1905 гг. Действия флота. Документы. Отд. III, кн.1, вып.6, с.108 — 109. СПб, 1913.

и 73 фугасных), 310 152-мм (51 бронебойный, 241 фугасный и 18 сегментных), 341 75-мм (260 стальных и 81 чугунный) и 290 47-мм (230 стальных и 60 чугунных). Управление огнем осуществлялось мичманом В.Свиньиным с прожекторной площадки фор-марса, расстояние до противника определялось с помощью одного дальномера системы Барра и Струда и пяти микрометров Люжоля (из последних четыре были оснащены передающими барабанами Мякишева). Правда, в ходе боя осколки и упавший на палубу гафель перебили переговорную трубу и телефонный кабель, идущие к кормовой башне, поэтому для корректировки ее стрельбы «пришлось посылать ординарцев с записками или пользоваться голосовой передачей через жилую палубу и подачное отделение». Позже из-за замыкания в цепи вышли из строя и все принимающие циферблаты 6-дюймовых орудий. Разумеется, все это отрицательно повлияло на скорострельность и меткость огня.

В свою очередь, в «Ретвизан» попал 21 (с учетом поразивших рангоут без взрыва — 23) японский снаряд, но, несмотря на столь значительное число попаданий, повреждения броненосца оказались не слишком существенными. Были разбиты все прожекторы и шлюпки, выведен из строя носовой компас, пробита фок-мачта и раздроблен элеватор подачи снарядов на фор-марс. В носовой части по правому борту в 51-мм броне образовались две пробоины, причем через одну из них, расположенную чуть выше ватерлинии, на ходу поступала вода в кондукторскую кают-компанию. Вражеским огнем были выведены из строя одно 152-мм (№33), два 75-мм (№22 и 27) и пять 47-мм орудий (№41, 49, 66, 70 и 71). В кожухе первой дымовой трубы и обшивке правого борта в районе каюты командира зияли огромные пробоины.

«Ретвизан» после боя 28 июля 1904 г. Пробоина в 51-мм броне правого борта в районе лазарета на жилой палубе.





«Ретвизан» после боя 28 июля — вид повреждений правого борта. Бросаются в глаза две огромные пробоины в районе каюты командира и развороченный взрывом кожух первой дымовой трубы.

Остальные повреждения — в основном осколочные — можно считать незначительными. Во всяком случае, большая часть артиллерии, котлы и механизмы оставались в исправности. Потери в личном составе для столь ожесточенного боя также оказались относительно невелики: шесть матросов были убиты и 38 ранены, в том числе четверо — тяжело. Из офицеров легкие ранения получили пять человек: командир корабля Э.Н.Щенснович, мичманы Н.В.Саблин 3-й, В.А.Гурячков, П.К.Столица и князь Д.Н.Голицын. Для сравнения укажем, что на флагманском корабле адмирала Того за это же время было убито 32 и ранено 88 человек.

И все же, несмотря на то, что в ходе боя в Желтом море ни один из кораблей не был потоплен, приходится с горечью констатировать: русская эскадра потерпела поражение. Прорыв во Владивосток не удался, а интернирование «Цесаревича», «Аскольда» и «Дианы» в нейтральных портах окончательно лишило надежды на то, что нам удастся перехватить у японцев инициативу в действиях на море. Блокированный со всех сторон Порт-Артур превращался в западню, вырваться из которой у флота шансов уже почти не оставалось...

ЛОВУШКА ДЛЯ ФЛОТА

Несостоявшийся прорыв и гибель командующего подействовали на моряков удручающе. Даже безусловно храбрые, отлично зарекомендовавшие себя офицеры — такие как Э.Н.Щенснович и командир «Баяна» Р.Н.Вирен — теперь не верили в способность флота нанести какой-либо урон неприятелю на море и призывали к разоружению кораблей для усиления сухопутной обороны. На совещании флагманов и командиров, созванном контр-адмиралом Ухтомским 6 августа, против этой точки зрения пытался протестовать только капитан 1 ранга Н.О.Эссен, но его голос не был услышан. Каждому из крупных кораблей поручили взять «шефство» над участком обороны Порт-Артура; «Ретвизану», в частности, достался восточный район от бухты Тахэ до батареи «литеры Б».

Пока морское командование неторопливо обсуждало роль флота в сложившихся условиях, инженеры и рабочие-судоремонтники под руководством Н.Н.Кутейникова трудились не покладая рук, по-прежнему продолжая творить чудеса. Невзирая на ежедневные артобстрелы и острейшую нехватку материалов,

«Ретвизан» незадолго до гибели, осень 1904 г.

им всего за неделю удалось исправить наиболее тяжелые повреждения кораблей, полученные в бою 28 июля. А полностью ремонтные работы были закончены к началу сентября.

На «Ретвизане» начали с заделки подводной пробоины, полученной накануне боя. В этот раз удалось обойтись без кессона: вместо него изготовили относительно небольшой деревянный ящик с уплотнениями из парусины и с помощью водолазов закрыли им снаружи временную заделку. Потом откачали из отсеков воду, и все дальнейшие работы велись изнутри корпуса. Стальной лист, закрывавший пробоину, заменили на новый, большего размера, толщиной 13 мм. Чтобы его надежно закрепить, в нем сделали эллиптическое отверстие, через которое затягивали установленные по периметру болты. Затем отверстие закрыли крышкой на резиновой подкладке, после чего ящик убрали. А для большей прочности с внутренней стороны заделку залили толстым слоем цемента*.

Но парадокс заключался в том, что одновременно с восстановлением кораблей эскадры шло их разоружение. Пушки вместе с прислугой передавались на сухопутный фронт, из матросов формировались десантные отряды. Хотя «Ретвизана» это коснулось в меньшей степени, все равно к началу сентября на нем не хватало 20 орудий (трех 6-дюймовых, четырех 75-мм, семи 47-мм и шести 37-мм). Кроме того, боеспособность броненосца падала за счет резкого сокращения экипажа. На батареи и прожекторные посты отведенного ему участка обороны ушел 171 человек; 8 августа из «ретвизановцев» была образована десантная рота в составе 206 нижних чинов под командованием лейтенанта Пущина, находившаяся в резерве во время ожесточенного штурма крепости японскими войсками.

Основной (а фактически — единственной) боевой задачей крупных кораблей стала огневая поддержка сухопутного фронта. Активно участвовал в этом и «Ретвизан». С 4 по 23 августа он провел 14 стрельб, неоднократно заставляя замолчать вражеские батареи. Об интенсивности его огня можно судить по следующим цифрам: только за 5 дней (с 8 по 12 августа) броненосец выпустил по японцам 27 305-мм и 252 152-мм снаряда. При

* В ремонтных работах на «Ретвизане» после боя 28 июля, по всей вероятности, участвовал лейтенант А.В.Колчак, будущий «верховный правитель» России. Во всяком случае, подробное описание этих работ содержится в его порт-артурском дневнике, откуда и взяты приведенные здесь факты (РГАВМФ, ф.763, оп.1, д.191).

этом сам он, несмотря на регулярные бомбардировки бухты, никаких повреждений не получил.

23 августа была получена телеграмма от наместника Алексеева, согласно которой порт-артурская эскадра теперь переименовывалась в Отдельный отряд броненосцев и крейсеров 1 ранга, и ее командующим назначался капитан 1 ранга Р.Н.Вирен. Контр-адмирал князь Ухтомский отзывался в штаб наместника в Мукден. Далее следовали инструкции о немедленном выходе в море для прорыва во Владивосток. Увы, новый командующий, вскоре произведенный в контр-адмиралы, продолжал ту же политику, что и оба его предшественника. Разоружение кораблей продолжалось, а в адрес главнокомандующего направлялись пространные донесения о невозможности прорыва морской блокады...

Второй акт порт-артурской трагедии начался 19 сентября 1904 года. В этот день на стоявшие в гавани корабли обрушились 280-мм снаряды тяжелых осадных гаубиц. Японцы корректировали их огонь с захваченной 7 сентября Длинной горы, откуда хорошо просматривался не только Восточный, но и Западный бассейн осажденного порта. Девять снарядов попали в «Пересвет», и стало ясно, что теперь гибель эскадры — это лишь вопрос времени.

Бомбардировки проводились ежедневно. Особенно сильный обстрел гавани начался 25 сентября, что вынудило державшего флаг на «Ретвизане» контр-адмирала Вирена сняться с якоря, перейти на внешний рейд и укрыться за Тигровым полуостровом. К тому времени «Ретвизан», получивший попадания всего двух 280-мм снарядов, считался наиболее боеспособной единицей отряда. Но его выход из бухты тотчас же был замечен неприятелем. С заходом солнца броненосец вернулся на внутренний рейд. И весьма своевременно: всю ночь между Тигровым полуостровом и Золотой горой рыскали японские миноносцы, посланные на охоту за русским флагманом...

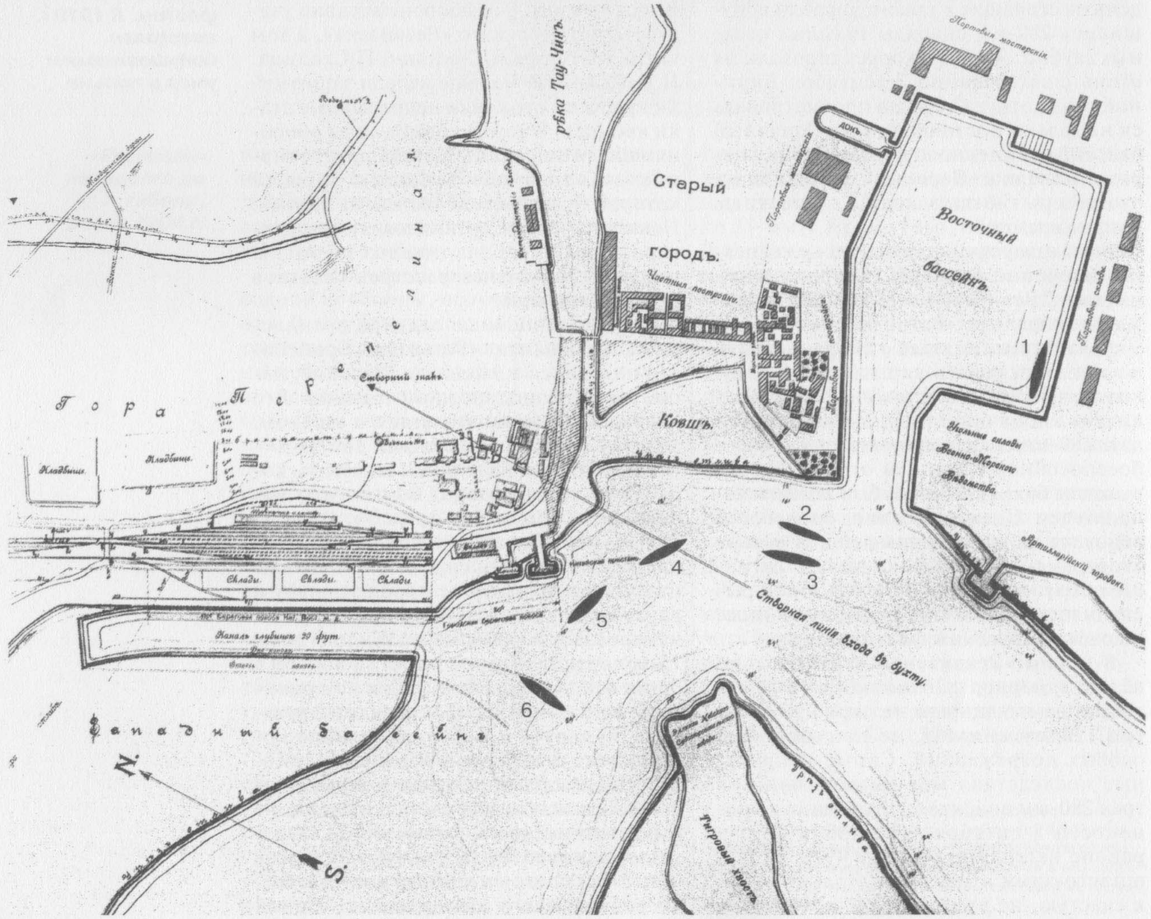
В целом «Ретвизану» относительно везло: за период с 26 сентября по 18 октября в него попало четыре 280-мм и три 120-мм снаряда, не причинивших особых повреждений. Самые неприятные последствия мог вызвать один из трех 280-мм снарядов, угодивших в броненосец 8 октября: он пробил борт в районе ватерлинии между 49-м и 50-м шпангоутами и застрял в угольной яме, к счастью, не взорвавшись. «Ретвизан» регулярно вел и ответную стрельбу по японским батареям и скоплениям войск, но она день ото дня становилась все более редкой: сказывалась нехватка боеприпасов.

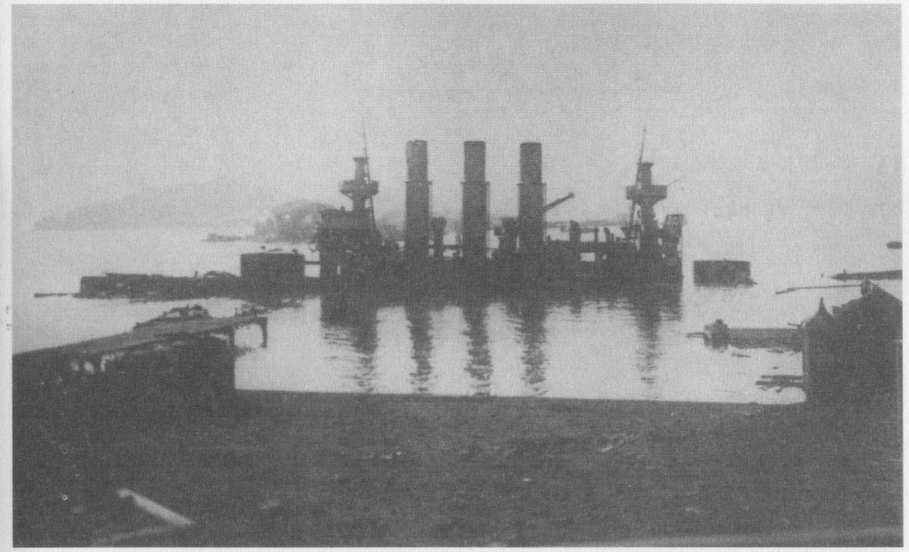
Одна из порт-артурских «импровизаций» — использование морских метательных мин для стрельбы по сухопутным целям. Инициатором установки минных аппаратов собственной конструкции на фортах и батареях был лейтенант Н.Подгурский; ему активно помогал лейтенант А.Развозов с «Ретвизана». 8 ноября с форта №3 было выпущено по неприятелю 25 мин, 10 ноября — еще 12. Вскоре Развозов предложил свою конструкцию минного аппарата. Однако та оказалась неудачной: 16 ноября на пятом выстреле мина взорвалась в стволе, убив двоих и ранив трех человек, в том числе и ее изобретателя.

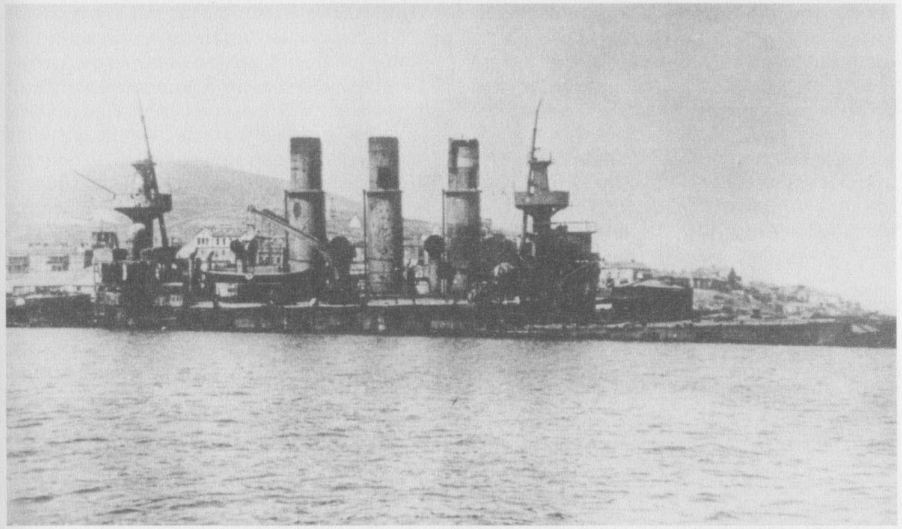
Тем временем ожесточенные бои разгорелись вокруг стратегически важной Высокой горы. В ее обороне активно участвовали и моряки с «Ретвизана», в том числе мичманы В.Свиньин, П.Столица, Н.Саблин 3-й. Больше недели защитники крепости отражали непрерывные атаки японцев. В конце концов силы оборонявшихся иссякли. 22 ноября противник захватил обе вершины горы, с которой бухта была видна как на ладони. Немедленно там организовали корректировочный пост для тяжелых гаубиц. И уже в 10.30 начался расстрел остатков русской эскадры.

Главной мишенью осадной артиллерии в тот день стал «Ретвизан». Броненосец находился в Западном бассейне, напротив железнодорожной станции. Его палуба была засыпана углем и шлаком, а сверху покрыта железными листами — таким образом надеялись защитить корабль от падавших под большим углом снарядов... Но это не помогло. Один за другим в неподвижный броненосец попало восемь 280-мм снарядов. Первый из них ударил в шканцы, пробил палубу и разорвался в каюте командира; взрывом искорежило переборки и отбило ствол у 75-мм орудия. Второй и третий попали в броневой пояс левого борта и не причинили вреда. Еще четыре снаряда разорвались на палубе и мостиках, осыпав корабль осколками, но не нанеся ему тяжелых повреждений. Самым неприятным оказалось седьмое по счету попадание — в подводную часть левого борта, а оттуда — в погреб №6. К счастью, обошлось почти без потерь в личном составе: были ранены всего два человека — один

Старший минный офицер «Ретвизана» лейтенант Александр Владимирович Развозов (1879 — 1920). В 1917 г. (с июля по декабрь) он в чине контр-адмирала командовал Балтийским флотом. В 1919 г. арестован большевиками и умер в тюрьме.

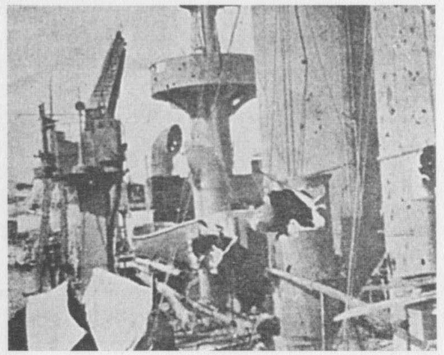






***В в е р х у:** затопленный «Ретвизан» — вид с левого и правого бортов.*

***На странице с л е в а:** русские корабли 1 ранга, затопленные в порт-артурской гавани, декабрь 1904 г. На фотографии, сделанной во время отлива, хорошо видно, что большая часть борта броненосцев осталась над водой. На схеме цифрами обозначены: 1 — «Баян»; 2 — «Паллада»; 3 — «Победа»; 4 — «Ретвизан»; 5 — «Полтава»; 6 — «Пересвет».*

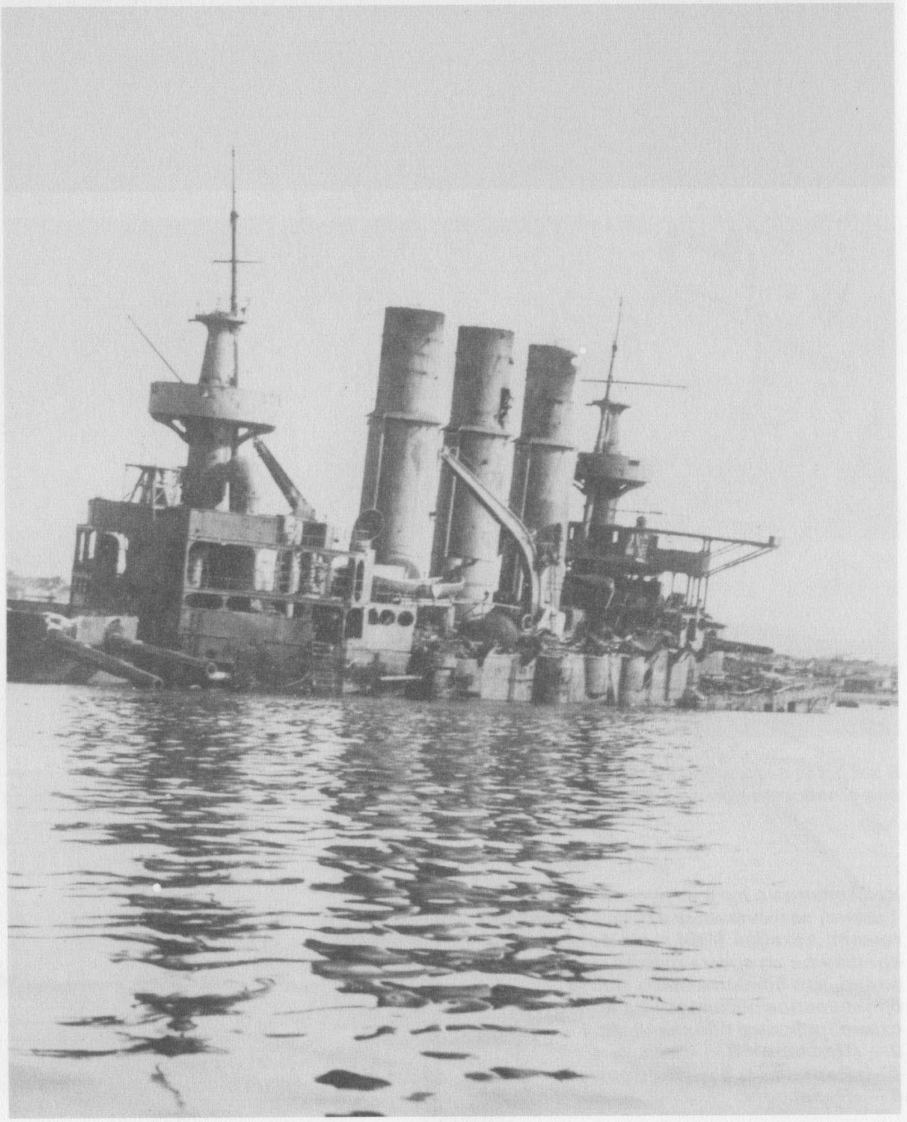


На палубе «Ретвизана»: таким увидели броненосец японцы и прибывшие вместе с ними английские корреспонденты.

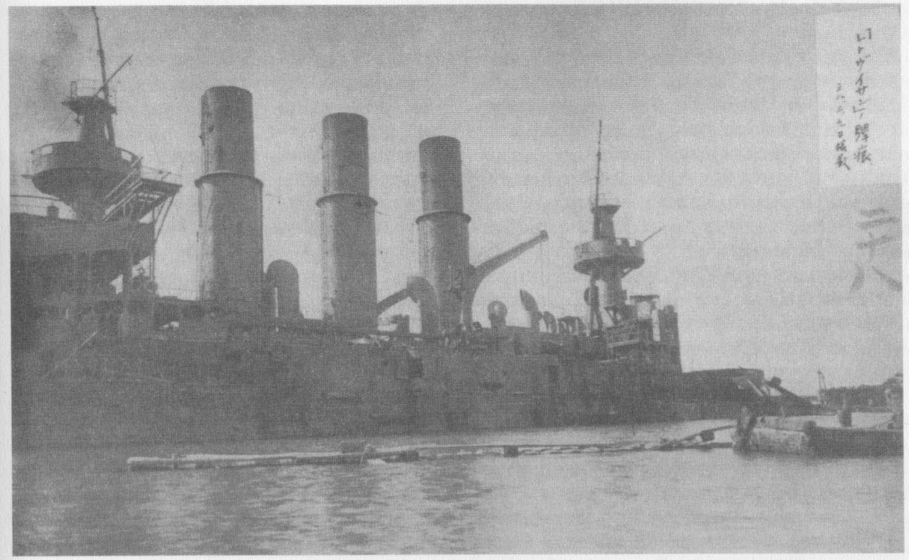
матрос (тяжело) и командующий отрядом контр-адмирал Вирен (легко).

К сожалению, к тому времени командиры русских кораблей уже смирились с неминуемым падением крепости и на все махнули рукой. Только этим можно объяснить, что они допустили позорное затопление броненосцев и крейсеров в мелководной гавани, даже не попытавшись вывести их хотя бы на глубоководной внешний рейд. Единственным, кто увел вверенный ему корабль — броненосец «Севастополь» — в бухту Белый Волк, стал капитан 1 ранга Эссен. Позже «Севастополь» был затоплен на большой глубине и не достался врагу в качестве трофея. Увы, Щенснович не последовал примеру своего коллеги...

На следующее утро, 23 ноября, бомбардировка порт-артурской гавани возобновилась. Уже первые три 280-мм снаряда поразили левый борт «Ретвизана» ниже ватерлинии. В отсеки хлынула вода, начал нарастать крен... Борьба за живучесть велась довольно вяло, так как снаряды продолжали падать на броненосец. Один из них взорвался в 4-й кочегарке, выведя из строя единственные



Затопленный «Ретвизан», декабрь 1904 г.



«Ретвизан» в Порт-Артуре: фотография, сделанная японцами вскоре после вступления в город.

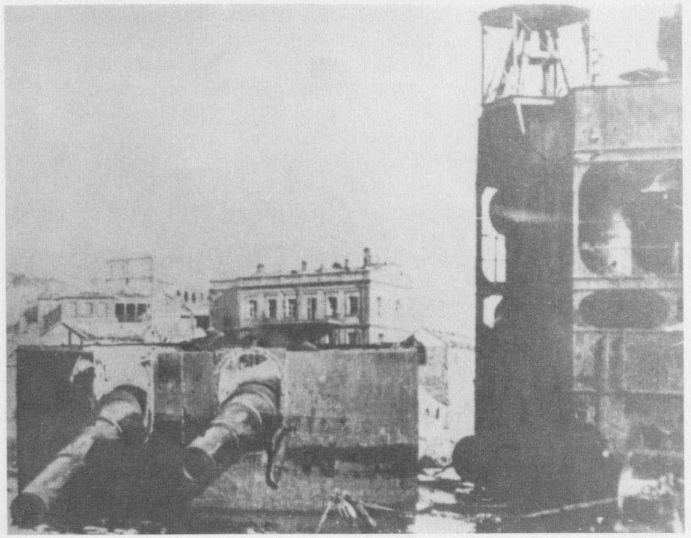
находившиеся под парами котлы. Другой поразил 6-й машинный погреб, остановив пожарную помпу и сильно повредив прилегавшие к машинному отделению переборки. То там, то тут возникали пожары. Один снаряд попал в патронный погреб — к счастью, уже заполненный водой, что предотвратило детонацию боезапаса... Около 16.00 «Ретвизан» сел на грунт с креном на левый борт в 4°. Его якорь по каким-то соображениям был закреплен на берегу, и, как свидетельствует английский корреспондент Н.Сеппинг-Райт, «когда корабль погружался на дно, то своей тяжестью он потащил за собой якорь, который оставил глубокую борозду на твердой мостовой, устланной мелким щебнем».

Всего за этот роковой день в «Ретвизан» попало 20 японских снарядов: 14 280-мм и 6 150-мм. Из его экипажа один человек был убит и шестеро ранены.

В течение ночи команда свозила на берег вещи, боеприпасы и судовое имущество. В частности, удалось выгрузить все 152-мм и 75-мм снаряды, часть 47-мм и винтовочных патронов, некоторое количество 305-мм полузарядов. К утру работы были закончены, и капитан 1 ранга Щенснович приказал оставить корабль. 24 ноября командир порта контр-адмирал И.К.Григорович подписал приказ №1978, согласно которому «Ретвизан» отныне считался «окончившим кампанию» и исключался из списков.

20 декабря 1904 года Порт-Артур пал. Малоприятная роль подписать акт о капитуляции от флота досталась капитану 1 ранга Щенсновичу — таков был приказ командующего уже несуществующим отрядом кораблей контр-адмирала Вирена. Накануне вечером моряки пытались уничтожить затопленные в бухте броненосцы. Несколько взрывов прогремело на «Ретвизане». В частности, они вывели из строя обе башни главного калибра, причем с кормовой была сорвана крыша.

Взорванная кормовая башня «Ретвизана».



«АВОСЬ» И «РЕТВИЗАНЧИК»

Как уже говорилось в начале нашего повествования, «Ретвизан» располагал четырьмя довольно большими минными катерами, два из которых фактически являлись миноносками. С началом боевых действий, пока броненосец находился на мели у Тигрового Хвоста, а затем в ремонте, его самоходные плавсредства покинули свои штатные места и активно включились в оборону Порт-Артура. В результате минные катера «Ретвизана» во время Русско-японской войны жили «самостоятельной жизнью» и поэтому заслуживают отдельного рассказа.

С первых же дней войны на долю катеров русских броненосцев выпал огромный объем работ. Маленькие суда оказались незаменимыми для ночной сторожевой службы на внешнем рейде и для траления мин. Наиболее активно использовались для этих целей катера «Пересвета» и «Ретвизана». Даже в ноябре 1904 года, когда на стоявшие в гавани корабли сыпались снаряды японских осадных орудий, они продолжали ежедневно выходить в море для очистки внешнего рейда от неприятельских мин. Думается, что эти суденышки среди Первой Тихоокеанской эскадры стали абсолютными рекордсменами по числу пройденных за время войны миль.

Участвовали они и в более дальних походах (или «авантюрах», как их называли порт-артурские моряки). Счет им открыл рейд, осуществленный по инициативе лейтенанта М.С.Рощаковского. Этот энергичный офицер, видя бездействие эскадры во время высадки японских войск на Ляодунский полуостров, обратился к Витгефту с просьбой выделить в его распоряжение минный катер для атаки вражеских судов, замеченных в бухте Керр. Успех операции представлялся весьма сомнительным, но Рощаковский надеялся на незаметность малого судна ночью. Командующий эскадрой логично рассудил, что в случае неуспеха ущерб для эскадры будет невелик, и просьбу лейтенанта удовлетворил. Выбор пал на моторный минный катер с «Ретвизана». Новый командир дал ему характерное имя «Авось», как бы подчеркивавшее рискованность предстоящего предприятия.

Днем 25 апреля «Авось» вышел из Порт-Артура. Катер был оснащен бензиновым двигателем системы Луцкого; его вооружение состояло из носового аппарата для метательных мин и двух бугельных торпедных аппаратов по бортам. Ночью он незаметно достиг Даляньваньского залива и укрылся в бухте Один (Дагушаньвань). В ночь на 27 апреля катер отправился на охоту в залив Керр. Однако вскоре неподалеку им был обнаружен японский миноносец. Рощаковский попытался незаметно проскочить мимо противника вдоль самого берега, но не рассчитал, и «Авось» сел на камни. Снять его с мели не удалось. В конце концов катер пришлось взорвать, а команде — добираться до берега вплавь, и затем пешком до города Дальний.

7 мая в залив Даляньвань отправились сразу три паровых катера с броненосцев «Севастополь», «Ретвизан» и крейсера «Аскольд» под командованием мичманов Геркена, Барановского и Алексеева. К тому времени уже начались бои на Кинчжоуском перешейке, и адмирал Витгефт поставил перед моряками задачу не допустить переправы японцев в тыл нашему правому флангу через бухту Хунуэза. Катера вооружили скорострельными пушками, пулеметами; два из них имели метательные мины. Своего рода «флагманом» среди них был катер с «Ретвизана» (судя по всему, 56-футовый №1).

Переход в Дальний оказался непростым: у «севастопольского» катера забарахлила машина, и «ретвизановцам» пришлось вести своих товарищей на буксире. В море неоднократно появлялись японцы, поэтому экспедиции приходилось прятаться в ближайших бухтах. На следующий день катера прибыли в Дальний и поступили в распоряжение капитана 2 ранга Скорупо.

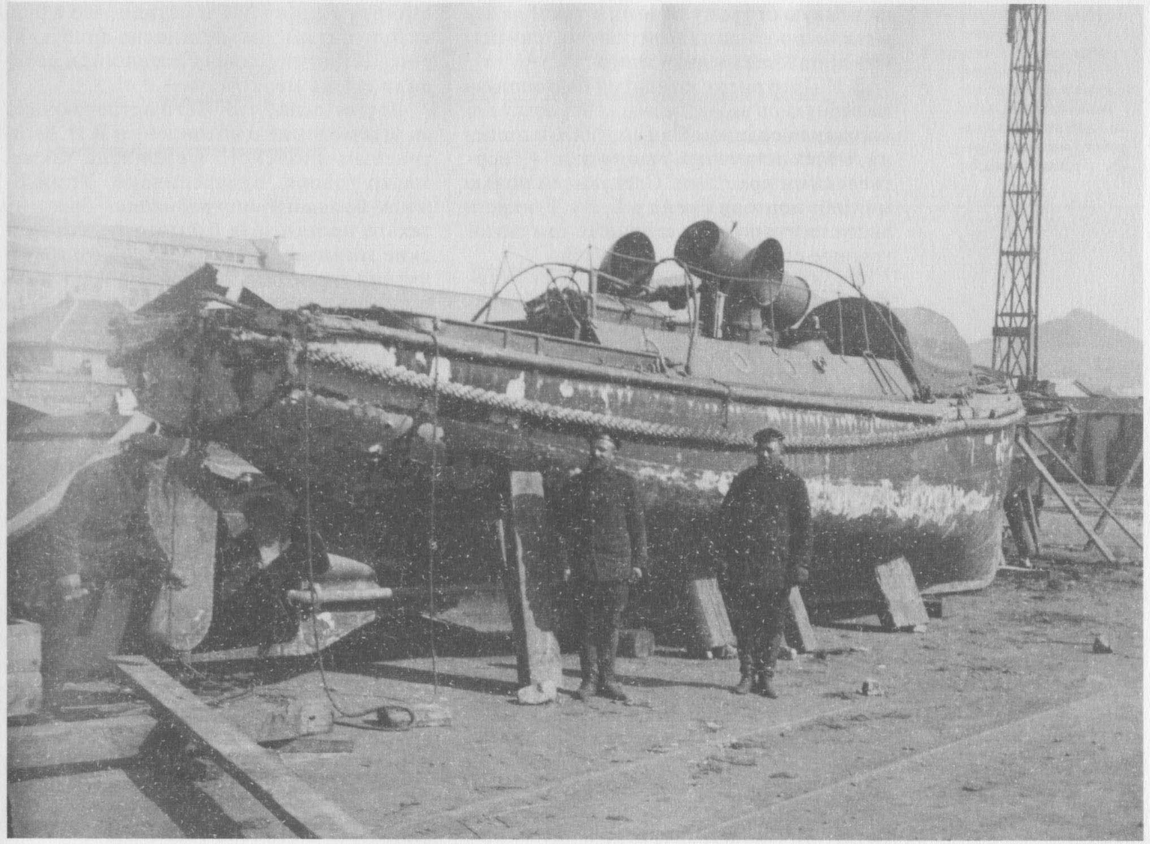
В последующие дни они совершали рейды по заливу Даляньвань, осматривали подозрительные китайские джонки, а 13 мая прямой наводкой вели огонь из 47-мм пушек по японским войскам на побережье бухты Хунуэза. Но отстоять перешеек русским войскам не удалось. В ночь на 14 мая катера оставили подожженный Дальний и направились в Порт-Артур. «Севастопольца» опять пришлось вести на буксире. Увы, вернуться в базу им было не суждено: у бухты Меланхэ путь преградили четыре японских миноносца. Нашим морякам ничего не оставалось, как посадить свои катера на камни и взорвать их с помощью собственных метательных мин. Экипажи не пострадали и к вечеру по суше добрались до Порт-Артура.

Два месяца спустя в очередную «авантюру» отправились минные катера с броненосцев «Победа» и «Ретвизан» (последним командовал мичман Свиньин). Вечером 13 июля они вышли в бухту Тахэ, где накануне были обнаружены японские минные заградители. Всю ночь катера простояли в засаде, но неприятельские суда так и не появились.

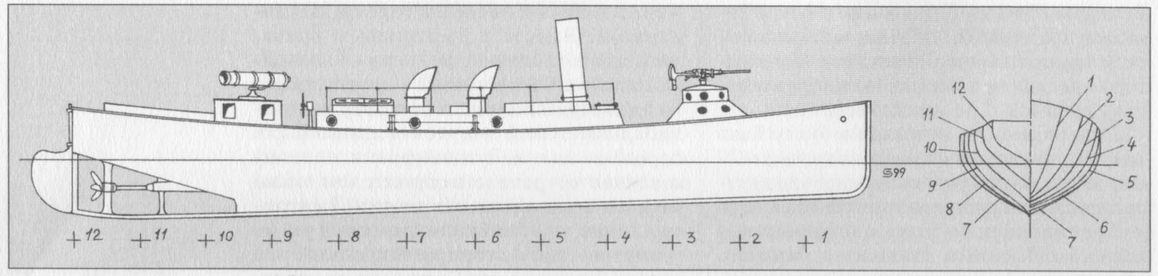
Еще один боевой выход в бухту Тахэ «ретвизановский» катер совершил 22 сентября. На сей раз он буксировал двухвесельный ял с диверсионной командой из трех человек во главе с инженер-механиком Лосевым (также из экипажа «Ретвизана»). Добровольцы намеревались проникнуть в тыл врага и подорвать 280-мм батарею, начавшую обстрел рейда. К сожалению, при подходе к берегу их заметили японцы, и операция сорвалась.

Самая известная «авантюра» была проведена под командованием мичмана В.И.Дмитриева в ночь на 22 ноября. Мичман отправился в залив Тункао, где, как сообщалось, обычно ночует японский броненосец «Чин-Йен». Для этой операции ему выделили «ретвизановский» 56-футовый минный катер №2, вооруженный одним носовым торпедным аппаратом. Вместе с Дмитриевым вызвались идти офицер с крейсера «Паллада» прапорщик В.М.Морозов и десять добровольцев. Полагавшиеся по штату малокалиберная пушка и пулемет давно были переданы на сухопутный фронт, поэтому в случае встречи с неприятелем наши моряки полагались, по словам Дмитриева, лишь «на бомбочки (то есть ручные гранаты — **авт.**), топоры и крепкий нос катера, которым при удаче можно протаранить борт миноносца». Кроме того, переняв опыт японцев, «диверсанты» взяли с собой три банки, наполненные «всякой горючей дрянью» — прообраз будущих дымовых шашек.

Вышли в полную воду — так было меньше шансов наткнуться на мину. Катер мог развивать ход до 11 узлов, но пришлось идти со скоростью не более семи узлов, иначе из трубы начинали вылетать искры, хорошо заметные в темноте. А гарантировать успех «авантюры» могла только скрытность.



40-футовый минный катер броненосца «Ретвизан» на берегу в Порт-Артуре, 1904 г.



56-футовый минный катер броненосца «Ретвизан». Реконструкция, выполненная на основе подлинного теоретического чертежа катера.

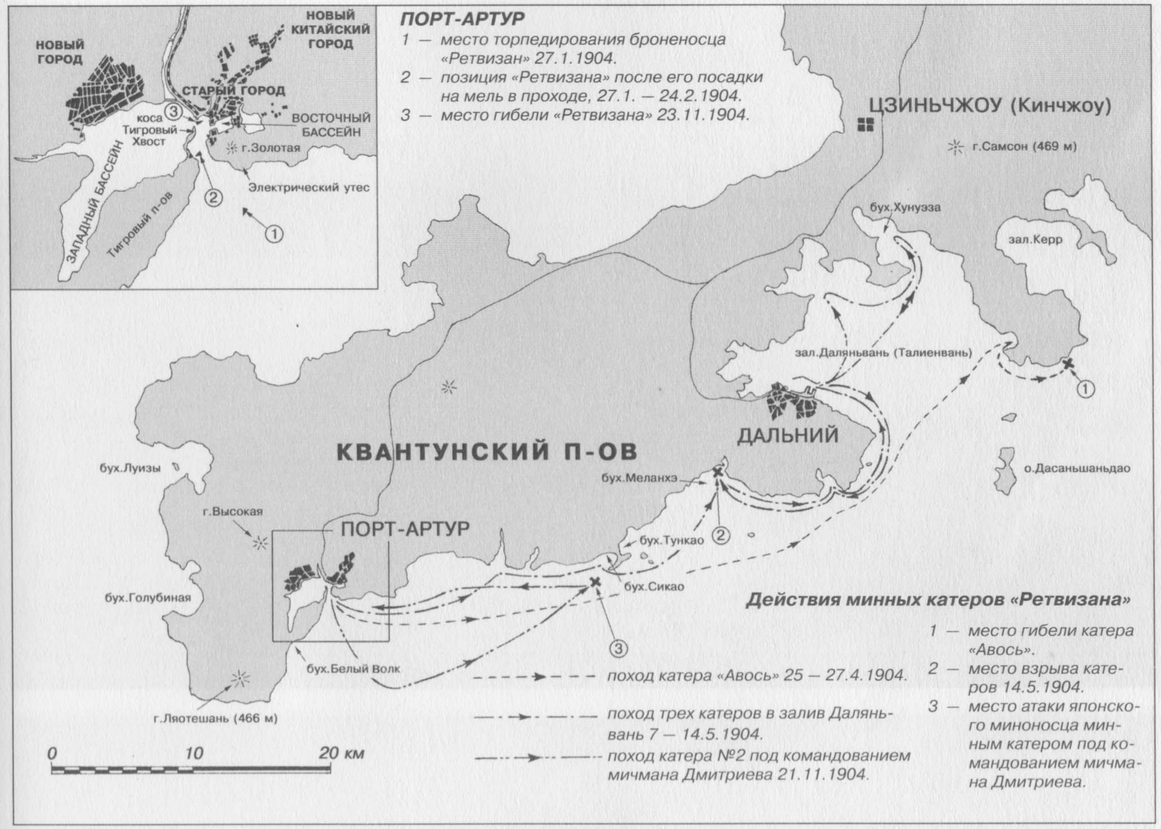
Через два часа впереди по курсу внезапно появились три японских четырехтрубных миноносца. Они шли наперерез малым ходом, буквально подставляясь под торпедный выстрел. Катеру удалось приблизиться метров на 35 и выпустить мину Уайтхеда в левый борт среднего миноносца. И в следующее мгновенье позади машинного отделения «японца» вметнулся столб воды и раздался грохот взрыва. «Ретвизановский» катер, не мешкая, обошел пораженный корабль с кормы и под носом у следующего проскочил на правую сторону. Японцы так и не заметили противника, вероятно, считая, что произошел взрыв мины.

В.И.Дмитриев с командой благополучно вернулись назад; позже за эту атаку его наградили орденом Св.Георгия 4-й степени, а всех остальных участников — Георгиевскими крестами. Следующей ночью мичман повторил рейд в бухту Тункао и выпустил торпеду в стоявшее там однотрубное судно, но промахнулся.

Японцы в своей официальной истории войны отрицают факт торпедирования минным катером миноносца. Однако они признают, что накануне (в ночь на 20 октября) в районе мыса Ляотешань подорвался на мине четырехтрубный «истребитель» «Оборо», который был взят на буксир другими миноносцами и отведен для экстренного ремонта как раз в район бухты Тункао. Не исключено, что через сутки он получил повторный удар, на сей раз «ретвизановского» катера. Возможно также, что дата подрыва «Оборо» попала в англоязычные справочники через американских советников или дипломатов, а в США, как известно, время отстает от японского на сутки (подобные случаи известны — например, взрыв на броненосце «Микаса», произошедший 11 сентября 1905 года, в ряде американских изданий датируется 10 сентября). В общем, разобраться с результатами «авантюры» мичмана Дмитриева в настоящее время практически невозможно: ведь при описании собственных потерь японцы не отличались искренностью, а большая часть их архивных материалов о войне 1904 — 1905 годов до сих пор не опубликована. О том, что атака оказалась отнюдь не безрезультативной, косвенно свидетельствуют такие факты: во-первых, японские суда на протяжении следующих дней усиленно тралили место взрыва (полагая, что миноносец подорвался на мине — ведь катер так и не был ими обнаружен!), во-вторых, утром 22 октября с форта №1 заметили, что в бухту Лунвантань два миноносца прибуксировали третий, сильно осевший, и оставили его на мелководье.

Другое дело, что часто встречающееся утверждение о потоплении В.И.Дмитриевым японского миноносца также, мягко говоря, преувеличено. Уничтожить большой «истребитель» было не так-то просто хотя бы потому, что русские минные катера по какой-то непонятной традиции продолжали вооружать безнадежно устаревшими 380-мм торпедами образца 1880 года с боевым зарядом из влажного пироксилина весом чуть более 30 кг, хотя размеры 18-тонной миноноски вполне позволяли установить на ней куда более мощное торпедное оружие...

До конца осады крепости минный катер №2 находился в бухте Белый Волк, участвуя в отражении японских атак на броненосец «Севастополь». В ночь на 19 декабря он под командованием лейтенанта Волкова вышел в море, незаметно проскочил мимо японских патрулей и прибыл в китайский порт Чифу. Там он вместе с другими прорвавшими блокаду катерами и тремя миноносцами был интернирован до конца войны. В 1905 году его перевели во Владивосток и переименовали в «Ретвизанчик». Он долго служил в качестве портового катера и погиб во время шторма при эвакуации белых из Приморья в октябре 1922 года.



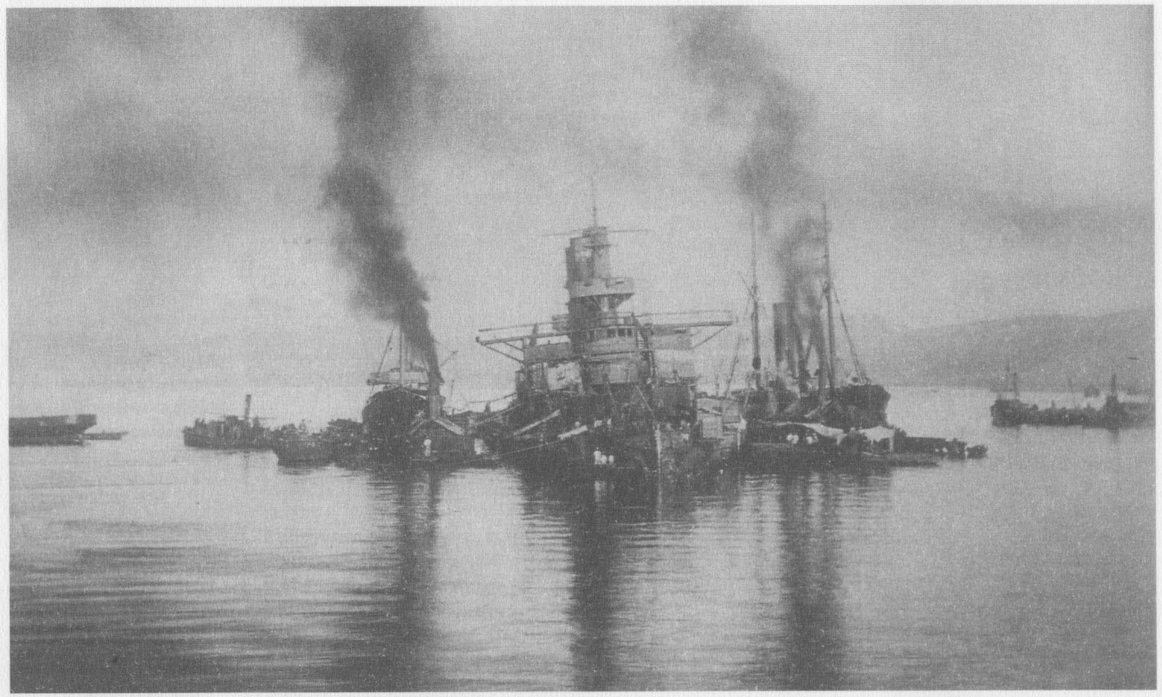
НА СЛУЖБЕ У МИКАДО

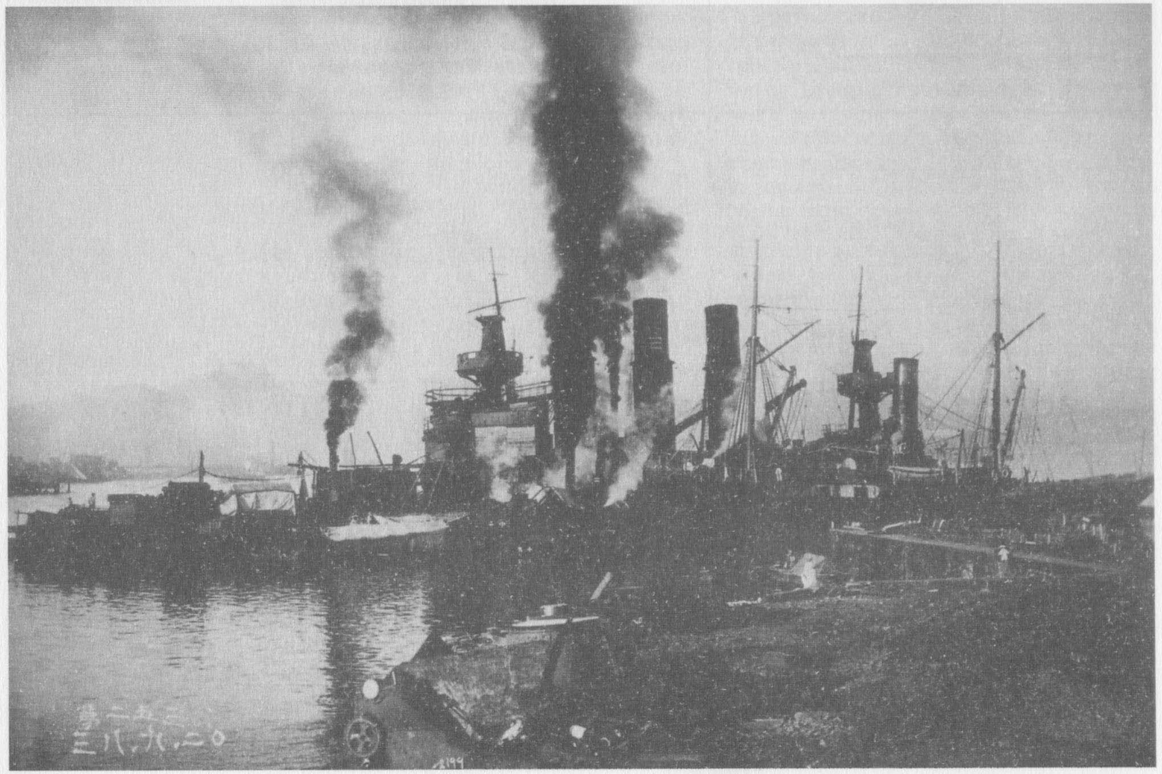
Подъем затопленных (точнее, севших на грунт) в Порт-Артуре судов не представлял особых проблем: глубина бухты была такова, что уровень воды едва доходил до верхней палубы, да и то лишь во время прилива. Другое дело, что целесообразность восстановления полностью разрушенных, выгоревших да и к тому же сильно отличавшихся по конструкции и системам вооружения кораблей представлялась весьма сомнительной. И, тем не менее, японцы, не считаясь с затратами, с энтузиазмом взялись за подъем и ремонт доставшихся трофеев. В результате к концу 1908 года из 12 числившихся в строю броненосцев ровно половину составляли бывшие русские корабли — факт для мировой истории беспрецедентный.

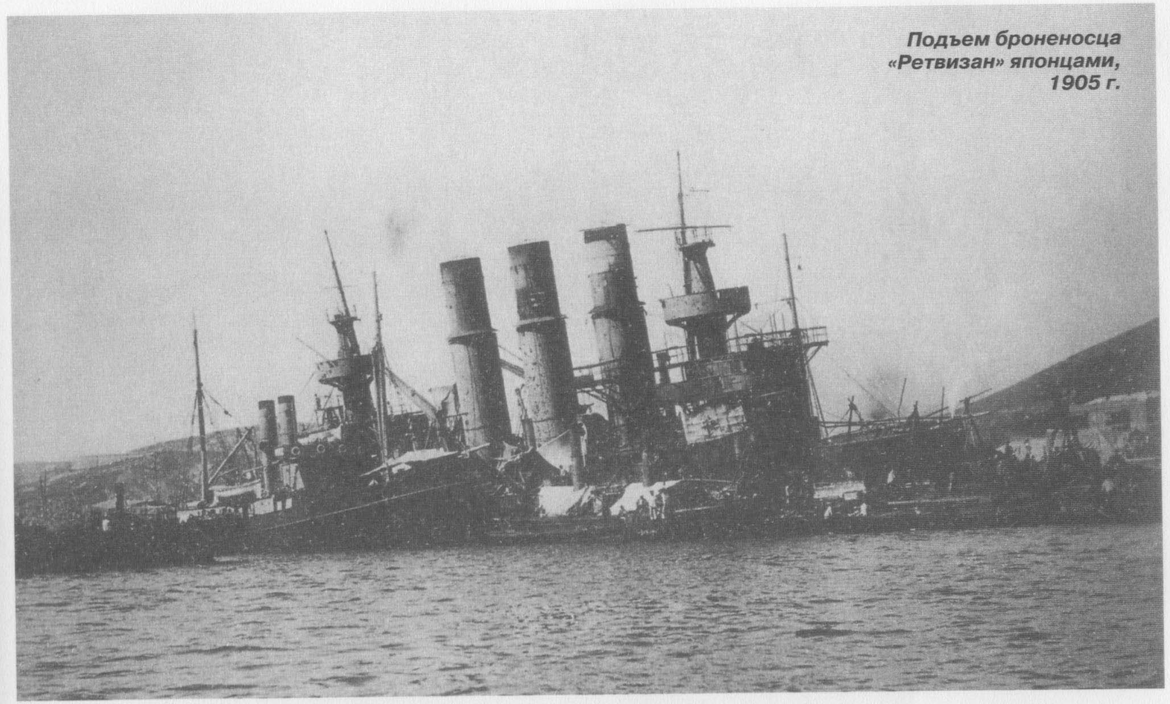
«Ретвизан» был поднят 22(9) сентября 1905 года*. На его кормовом балконе появились иероглифы с новым названием — «Хидзен» (так звучит старинное наименование одной из японских провинций). Первоначальный ремонт осуществлялся в Порт-Артуре (или Редзюне, как стали именовать этот город новые хозяева), а затем броненосец отбуксировали в Сасебо. Его окончательное восстановление продолжалось еще почти три года — с января 1906 по ноябрь 1908-го.

К сожалению, достоверная информация о внесенных в конструкцию корабля изменениях отсутствует. Известно, в частности, что на испытаниях «Хидзен» развил ход в 18,8 узла при мощности механизмов в 16 120 л.с. Вместо котлов Никлосса, по всей вероятности, установили японские системы Миябара. А вот утверждение, будто вся артиллерия «Ретвизана» была заменена на «армстронговскую», вызывает сомнение. Вероятнее всего, 305-мм и 152-мм орудия остались прежними, а пушки меньших калибров,

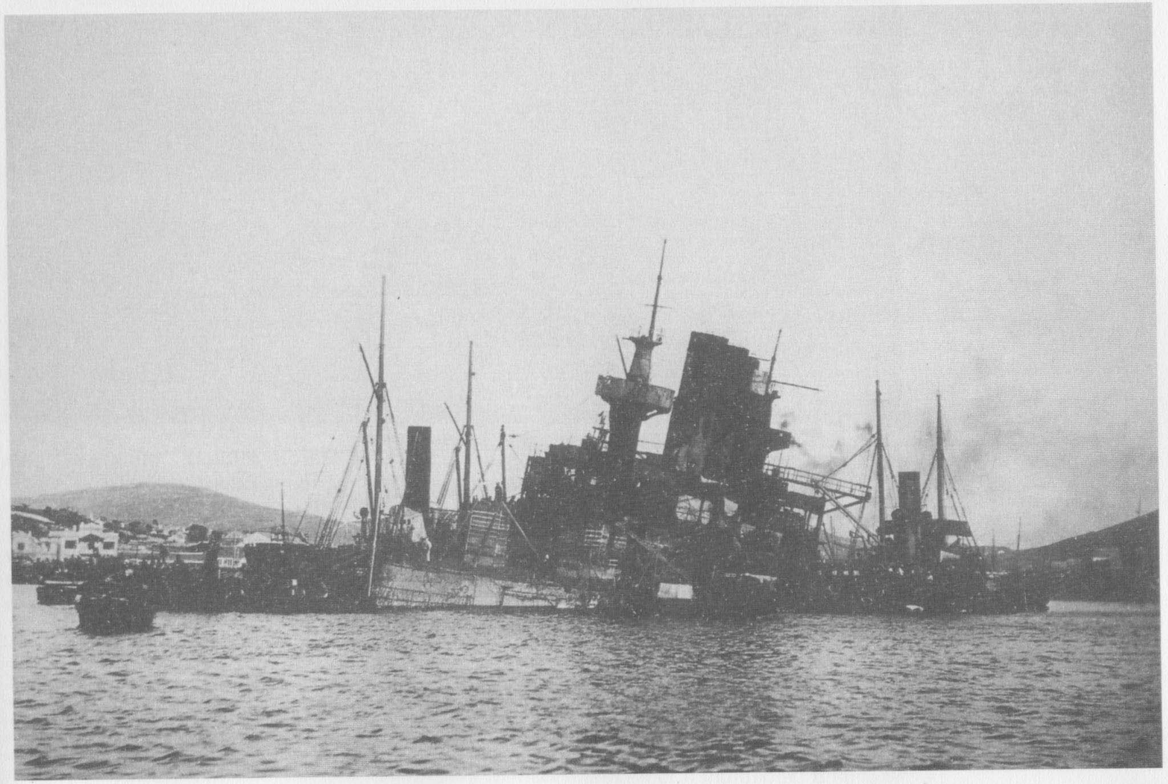
* Далее даты приводятся по новому стилю.

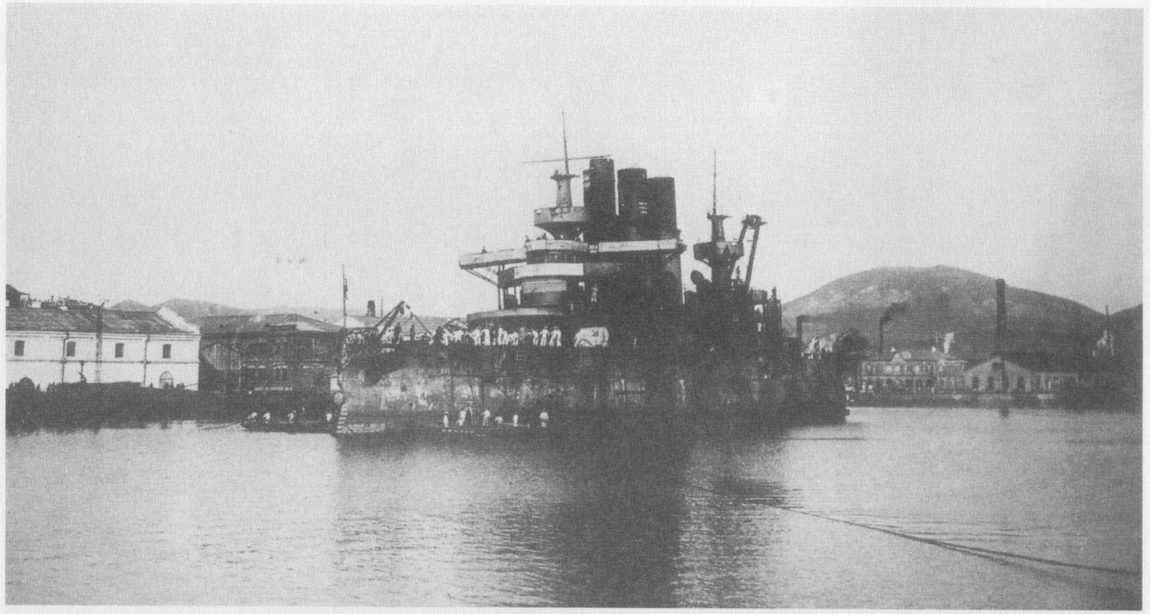


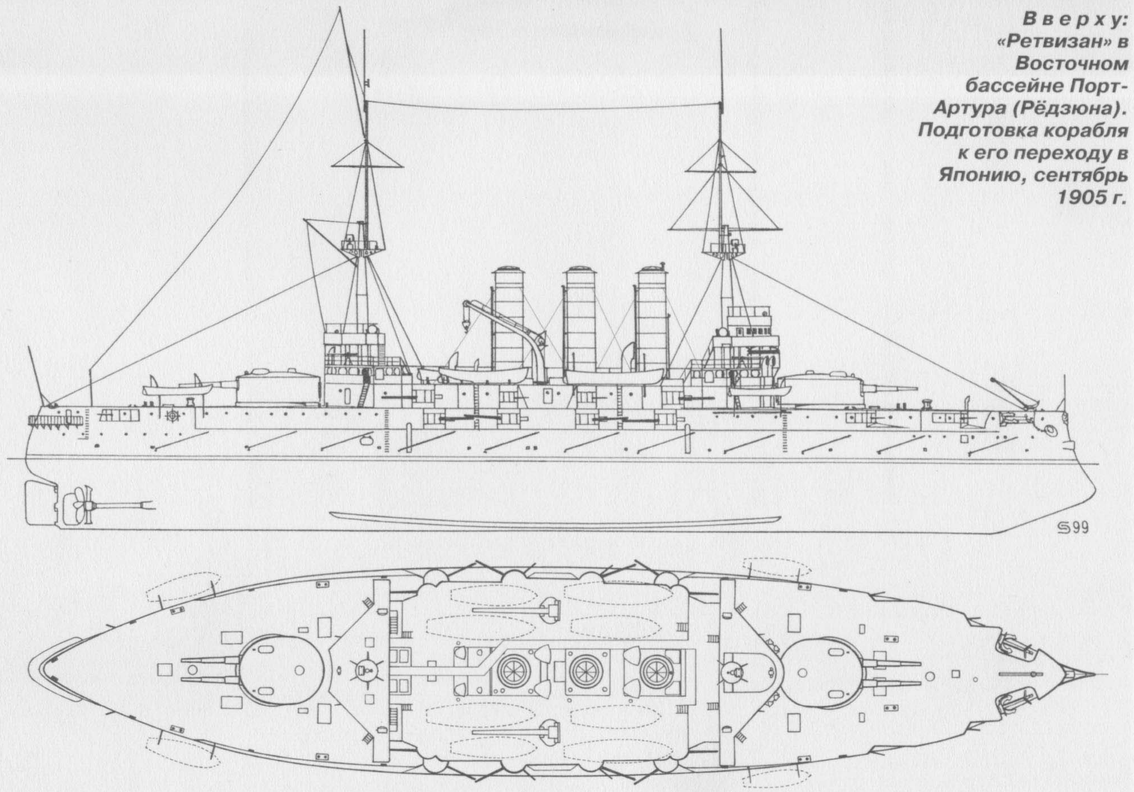




Подъем броненосца «Ретвизан» японцами, 1905 г.

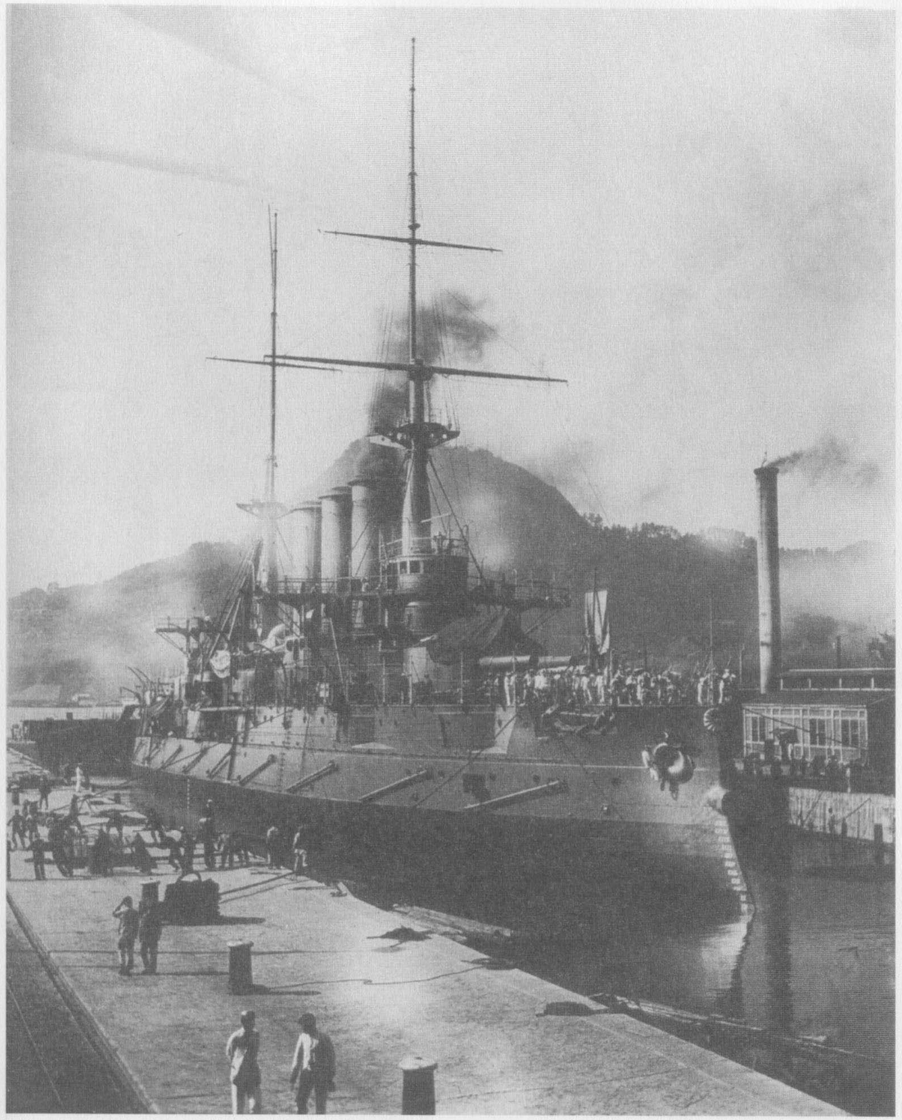






***Вверху:** «Ретвизан» в Восточном бассейне Порт-Артура (Рёдзюна). Подготовка корабля к его переходу в Японию, сентябрь 1905 г.*

Броненосец «Хидзен», 1908 г. Малокалиберная артиллерия полностью снята; вместо 20 75-мм русских пушек установлены 14 76-мм, причем 10 из них — в батареях, а остальные 4 — на надстройках.



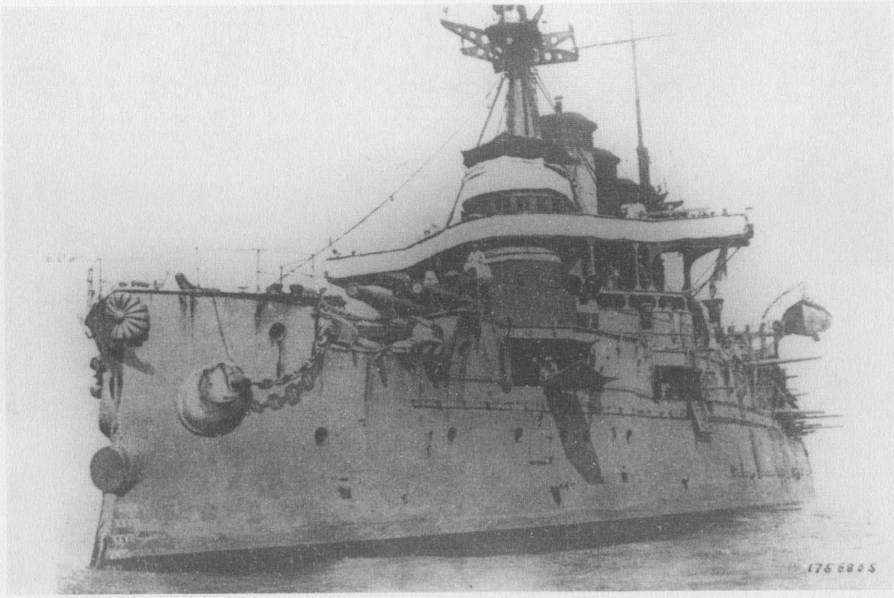
«Хидзен» в доке в Сасебо, сентябрь—октябрь 1908 г.

действительно, заменили на 76-мм и 47-мм аналоги японского (английского) образца*. Причем малокалиберной артиллерии стало существенно меньше: трехдюймовок — 14, а 47-мм орудий — вообще лишь 4 (да и те, судя по фотографиям, вскоре сняли). Неисправные подводные торпедные аппараты решили не заменять: их просто демонтировали. Внешне «Хидзен» стал отличаться от «Ретвизана» формой дымовых труб, отсутствием боевых марсов на мачтах, новым рангоутом и несколько переделанными мостиками.

В конце 1908 года «Хидзен» вошел в строй флота микадо в качестве линкора 1 класса. Его карьера под новым флагом началась с грандиозного парада — смотра восстановленных трофейных кораблей. Последующие годы проходили в учебных плаваниях и маневрах. В начале

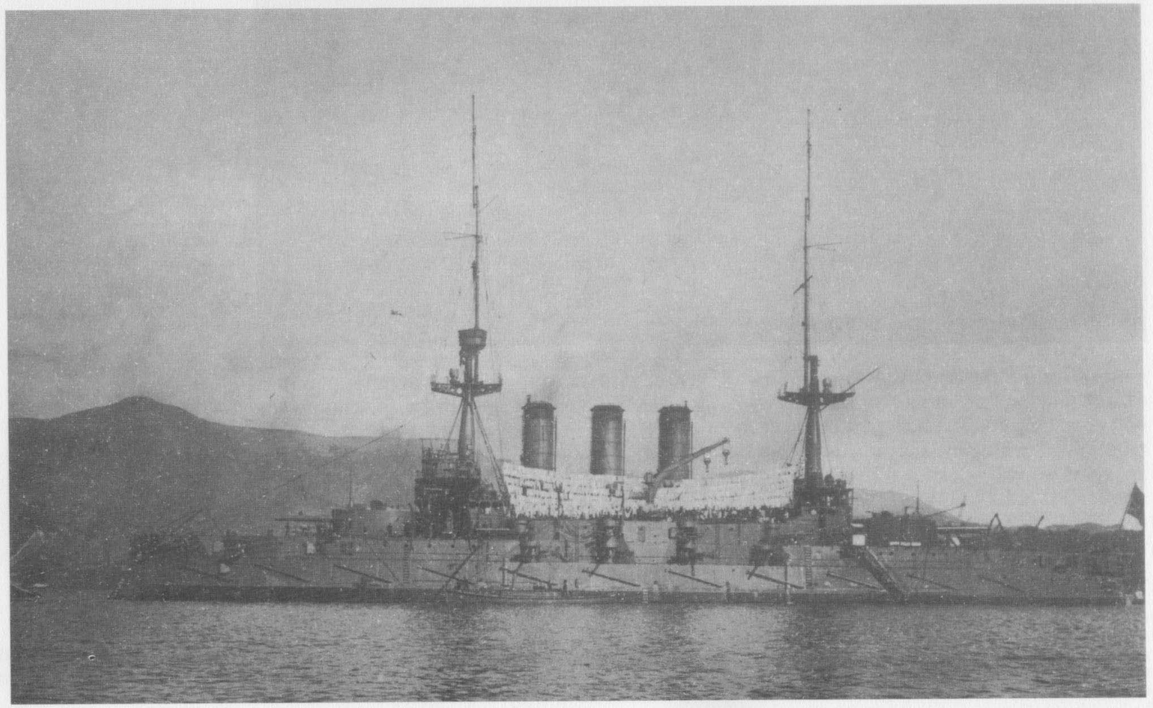
* Именно так японцы поступили с «Пересветом», «Победой», «Варягом» и другими трофейными кораблями. Достоверно известно, что 305-мм башенные орудия были заменены лишь на «Полтаве». Правда, поскольку обе башни «Ретвизана» перед сдачей Порт-Артура были подорваны, вероятность замены в них орудий главного калибра все же существует.

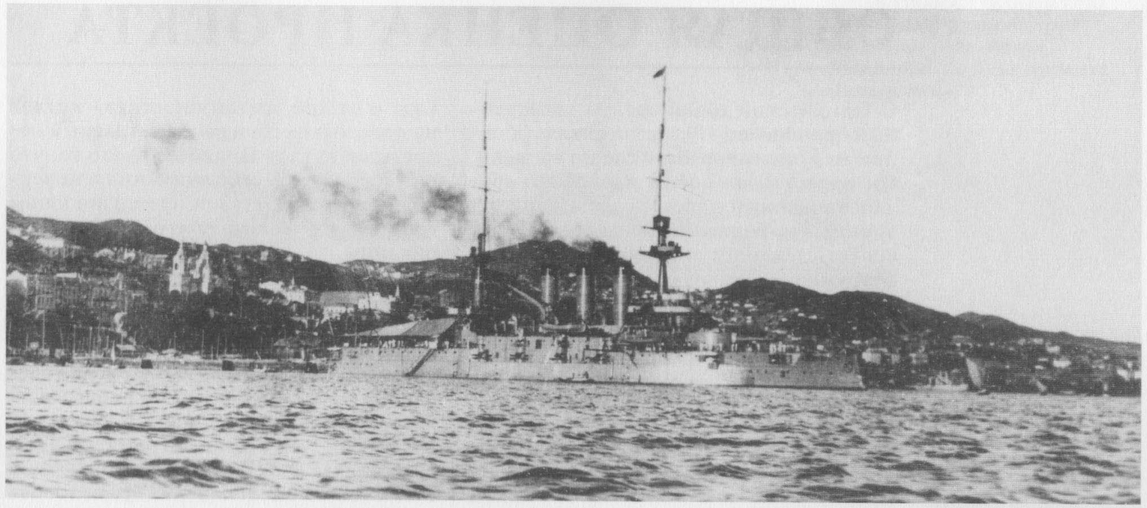
Хризантема вместо двуглавого орла — в ходе восстановительного ремонта бывший «Ретвизан» лишился и своего великолепного носового украшения.

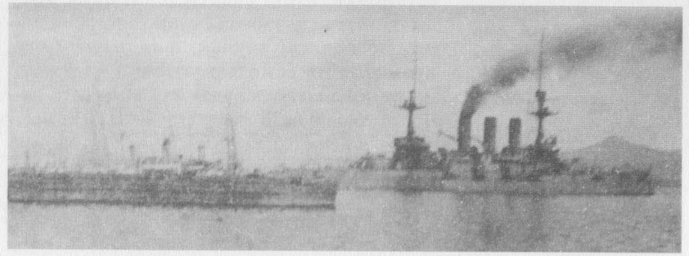


«Хидзен» после модернизации — с постом управления артиллерийским огнем на фок-мачте.

Первой мировой войны «Хидзен» привлекался к охоте за эскадрой адмирала Шпее — в частности, в сентябре 1914 года он совместно с броненосными крейсерами «Асама» и «Идзумо» был отправлен на поиски неприятеля аж в центральную часть Тихого океана. 15 октября «Хидзен» и «Асама» подошли к Гонолулу, где укрылась старая немецкая канонерка «Гейер». Последняя вскоре была интернирована американцами, и японские корабли взяли курс к своим берегам, так и не сделав ни одного выстрела.



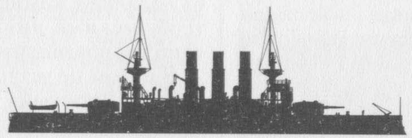




«Хидзен» во Владивостоке, все три снимка сделаны в 1918—1921 гг.

В начале 1918 года «Хидзен» вместе с кораблями других стран Антанты прибыл во Владивосток. В течение последующих трех лет он неоднократно появлялся у пирсов этого города, морально поддерживая японскую интервенцию в Приморье.

В сентябре 1921 года устаревший броненосец был переклассифицирован в судно береговой обороны, а после Вашингтонской конференции — разоружен. 20 сентября 1923 года «Хидзен» официально исключили из боевого состава флота и переоборудовали в плавучую мишень. 12 июля следующего года бывший «Ретвизан» пошел ко дну в проливе Бунго, изрешеченный снарядами дредноутов Объединенного флота.



ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

С технической точки зрения эскадренный броненосец «Ретвизан» являлся одним из лучших кораблей своего времени. Он представлял собой прекрасно сбалансированный проект, сочетавший отличное бронирование, мощное (то есть соответствующее мировому стандарту) вооружение, хорошую мореходность и повышенный комфорт для экипажа. Пожалуй, единственным недостатком проекта был выбор паровых котлов. Впрочем, эта ошибка (если, конечно, считать ее ошибкой) оказалась не столь уж трагичной: несчастный случай при переходе из США в Россию заставил командира и инженер-механиков более внимательно следить за состоянием энергетической установки, а при надлежащем уходе котлы Никлосса работали вполне исправно. Во всяком случае, в Порт-Артуре, несмотря на тяжелые условия блокады, ни одного мало-мальски серьезного отказа в работе «ретвизановских» котлов не произошло. Да и вообще, главный недостаток котлов Никлосса — это то, что они требовали к себе внимания и не терпели разгильдяйства. А претензии к ним громче всех предъявляли русские и американцы, то есть те, кто не отличался на службе слишком большой аккуратностью и дисциплинированностью. В других странах, в том числе и в Японии, особых нареканий к этим котлам не было.

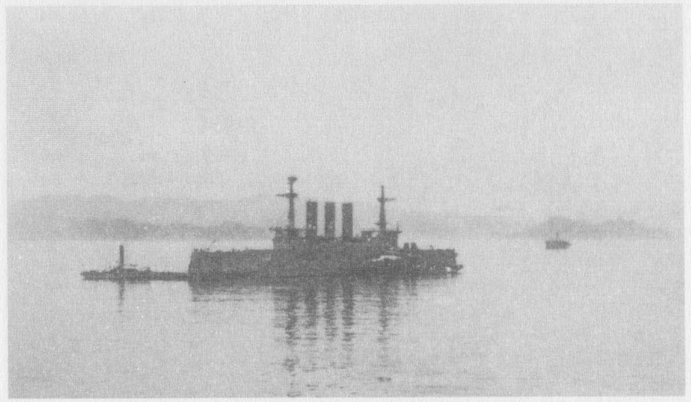
По боевым качествам «Ретвизан» бесспорно превосходил всех его непосредственных предшественников российской постройки («Пересвет», «Полтаву», «Три святителя»). Но еще более разительно он отличался от американских броненосцев того времени. Еще бы: три корабля типа «Иллинойс» (один из которых, «Алабама», строился на верфи Крампа), вошедшие в строй ВМС США в 1900 — 1901 годах, оснащались устаревшими цилиндрическими котлами, старомодными 330-мм пушками с длиной ствола в 35 калибров, несли гарвеевскую броню и развивали скорость лишь в 16 узлов. Кажется невероятным, но фирме Крампа в кратчайшие сроки удалось создать выдающийся корабль без какого-либо прототипа (если, конечно, не считать полученных из России чертежей «Пересвета» и «Потемкина», не отвечавших ни новым требованиям МТК, ни крамповской технологии). Более того: под русский заказ американцам пришлось разрабатывать принципиально новые технологии — например, осваивать производство ранее не выпускавшейся крупповской брони! При этом стоимость броненосца оказалась весьма умеренной — 9,6 млн. руб. (без вооружения), в то время как заказанный во Франции «Цесаревич» обошелся казне в 11,36 млн. (также без учета вооружения), а гораздо более слабый броненосец «Ослябя» — 9,72 млн. руб. (с вооружением — 11,34 млн.). На этом фоне многочисленные претензии к Чарльзу Крампу, высказывавшиеся членами наблюдающей комиссии и заезжими петербургскими чиновниками, выглядят явно несправедливыми.

В целом не уступал (или почти не уступал) «Ретвизан» и японскому броненосцу «Микаса», считавшемуся гордостью британского судостроения. Если же сравнивать его с другим незаурядным проектом — «Цесаревичем», то и здесь он выглядит предпочтительнее. Сильные стороны «Цесаревича» — противоминная защита (в то время таковая во всех флотах мира вообще отсутствовала, за исключением, разве что, нескольких французских кораблей) и более удачная энергетическая установка. Зато по площади бронирования преимущество оставалось за «Ретвизаном». Не оправдало себя и, в принципе, перспективное решение разместить среднюю артиллерию «Цесаревича» в башнях: надежность их оставляла желать лучшего, а скорострельность, по сравнению с казематными установками, оказалась заметно ниже. И, что немаловажно, «Цесаревич» сильно проигрывал по срокам постройки: его строительство продолжалось на год дольше, чем «Ретвизана». Он едва успел попасть в Порт-Артур до начала войны.

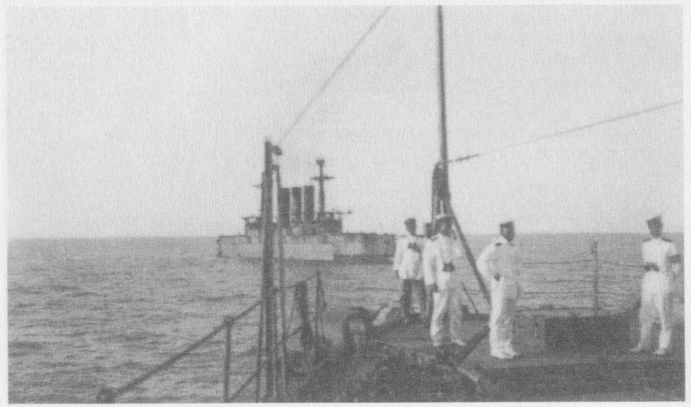
Ближайшим «родственником» «Ретвизана» в отечественном флоте был броненосец «Князь Потемкин Таврический». Последний также создавался на основе «Пересвета». Оба корабля имели аналогичную компоновку; «Потемкин» обладал более мощной противоминной артиллерией, но уступал «Ретвизану» в скорости на 1,5 узла. На тот момент проект являлся, несомненно, удачным, но традиционный российский долгострой свел на нет все его достоинства. «Потемкин» строился в два с лишним раза дольше, чем «Ретвизан»: только стапельный период у него занял 40 месяцев. А когда на так еще официально и не принятом флотом корабле вспыхнул знаменитый бунт, в Англии уже началась постройка «Дредноута» — линейного корабля принципиально нового типа...

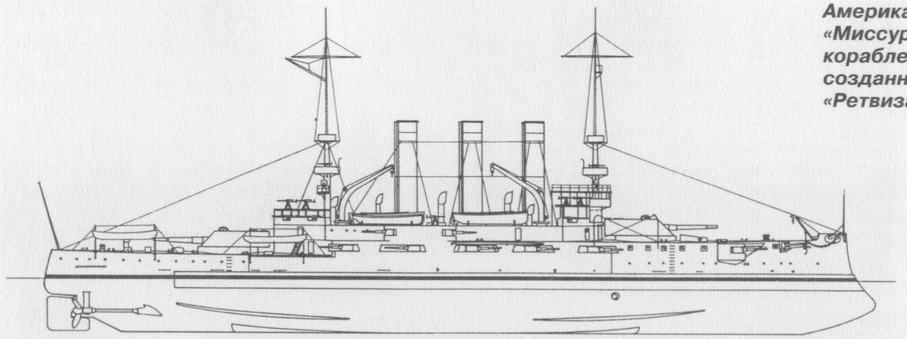
Здесь невольно возникает вопрос: почему же «Ретвизану», одному из лучших броненосцев в мире, не удалось реализовать свои преимущества в Русско-японской войне? Увы, причины этого следует искать не в слабых сторонах отдельных кораблей, а в недостатках российского флота в целом — его организации, боевой подготовке, кадровой политике, снабжении боеприпасами и т.п. Впрочем, это разговор особый и выходящий за рамки нашего повествования.

В заключение нельзя обойти вниманием ту важную роль, какую сыграл «Ретвизан» в истории американского броненосного судостроения. Любопытно, что

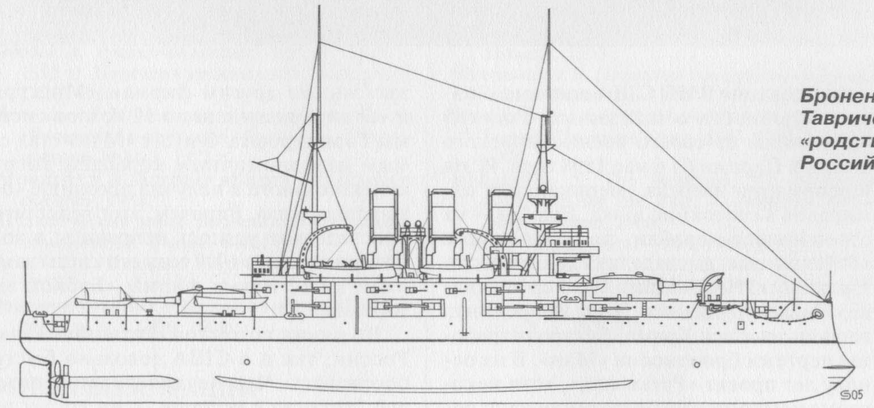


«Хидзен», переоборудованный в плавучую мишень для артиллерийских стрельб, июль 1924 г.

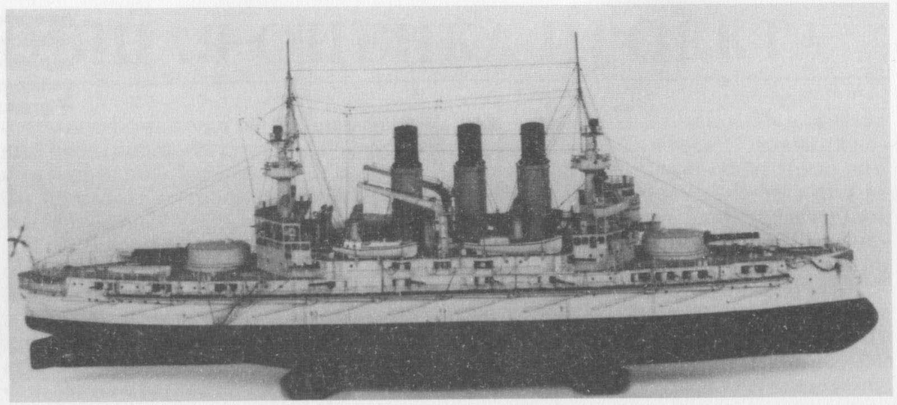




Американский броненосец «Миссури», один из трех кораблей типа «Мэн», созданных на базе проекта «Ретвизана».



Броненосец «Князь Потемкин Таврический», ближайший «родственник» «Ретвизана» в Российском флоте.



Модель броненосца «Ретвизан», изготовленная в масштабе 1:150 итальянским судомоделистом Роберто Маджи.

командование ВМС США впервые узнало подробности о заказанном Россией броненосце от своего военно-морского агента в Париже (!) в мае 1898 года. И эта информация ввергла американских адмиралов в состояние шока. Еще бы — их строившиеся корабли, по сравнению с «Ретвизаном», выглядели безнадежно устаревшими! Необходимо было срочно наверстывать упущенное. Этим не преминул воспользоваться Крамп, быстро разработав чертежи броненосца «Мэн». В их основу лег проект «Ретвизана», хотя некоторые компоновочные решения явно повторяли «Потемкин». В целом появление «Мэна» стало для США значительным шагом вперед на пути создания современного флота. Единственным недостатком, унаследованным им от прототипа, было применение тех же 24 котлов Никлосса. Причем ими оснастили лишь строившийся у Крампа головной «Мэн», а заказанные другим фирмам «Миссури» и «Огайо» получили по 12 котлов системы Торникрофта. В итоге «Мэн» стал самым неэкономичным кораблем американского флота и получил прозвище «пожиратель угля». Впрочем, этот недостаток впоследствии удалось исправить: в ходе модернизации в 1910 году его котлы заменили на 12 новых фирмы «Бэбкок энд Вилкокс».

Но линия потомков «Ретвизана» как в России, так и в США довольно быстро оборвалась. Что неудивительно: пожалуй, никогда в истории — ни до, ни после — прогресс в кораблестроении не развивался столь стремительно, как в первом десятилетии XX века. Через десять лет после постройки «Ретвизана» началась эпоха сверхдредноутов. К этому времени один из лучших в мире проектов броненосца представлял уже лишь исторический интерес.

Сравнительные тактико-технические элементы эскадренных броненосцев начала XX века

	«Ретвизан» (Россия)	«Иллинойс» (США)	«Мэн» (США)	«Микаса» (Япония)	«Князь Потемкин Таврический» (Россия)
Дата ввода в строй	23(10).3.1902	16.9.1901	29.12.1902	1.3.1902	6.1905
Водоизмещение, т	12 902	11 565	12 846	15 140	12 582
Мощность механизмов, л.с	16 000	10 000	16 000	16 000	10 600
Скорость, уз.	18	16	18	18	16,5
Тип брони	крупп.	гарвеев.	крупп.	крупп.	крупп.
Толщина броневого пояса, мм	229 — 51	420 — 140	280 — 140	229 — 102	229 — 178
Артиллерия: число стволов — калибр, мм	4 — 305	4 — 330	4 — 305	4 — 305	4 — 305
	12 — 152	14 — 152	16 — 152	14 — 152	16 — 152
	20 — 75	16 — 57	6 — 76	20 — 76	14 — 75
	24 — 47	6 — 37	8 — 47	12 — 47	6 — 47
	8 — 37		6 — 37		2 — 37
Число торпедных аппаратов	6	4	2	4	5
Срок постройки в месяцах	40	56	46,5	38	90

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

Афонин Н.Н. «Ретвизан». — «Гангут» №1, Л., «Атус», 1991.

Афонин Н.Н. Эскадренный броненосец «Ретвизан». — «Судостроение» №4, 1993 г.

Балакин С.А. Броненосец «Ретвизан». — «Морская коллекция» №4, 1999 г.

Булгаков Ф.И. Порт-Артур, т. 1—2, СПб, 1905.

Голов Д. Результаты службы котлов Никлосса на военных судах. — «Морской сборник» №12, 1903 г.

Дукельский А.Г. Исторический очерк развития проектирования и изготовления башенных установок в России 1886 — 1917 гг. М., изд. Артуправления РККА, 1931.

Кутейников Н.Н. Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром. СПб, 1905.

Лебедев А. Русско-японская война 1904 — 1905 гг. Перечень военных действий флота. СПб, 1910.

Мельников Р.М. История создания броненосца «Ретвизан» и крейсера «Варяг». — «Судостроение» №2—3, 1973 г.

Мельников Р.М. Крейсер «Варяг». Л., «Судостроение», 1983.

Металлический завод. Броненосец «Ретвизан»: описание 12" башен. СПб, 1900.

Ножин Е.К. Правда о Порт-Артуре, т.2. СПб, 1907.

Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи, т.1. СПб, 1909.

Отчет по Морскому ведомству за 1897—1900 гг. СПб, 1902.

Розов М.А. Порт-артурские «авантюры». — «Гангут» №5, СПб, «Ленко», 1993.

Русско-японская война 1904—1905 гг. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском Генеральном штабе. Кн.1, СПб, 1912; кн.2. СПб, 1913; кн.3, Пг, 1915; кн.4, Пг, 1916.

Русско-японская война 1904—1905 гг. Действия флота. Документы, отд. III, кн.1, вып.4, 6. СПб, 1913.

Сеппинг-Райт Н.С. С адмиралом Того. СПб, 1907.

Сулига С. Российский флот. Корабли русско-японской войны 1904—1905 гг. М., «Аскольдъ», 1993.

Щенснович Э.Н. Плавание эскадренного броненосца «Ретвизан» 1902—1904. СПб, 1999.

Jentschura H., Jung D. Mickel P. Warships of the Imperial Japanese Navy 1869—1945. London, 1976.

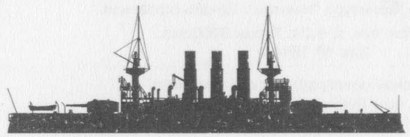
McLaughlin S. The Retvizan: An American Battleship for the Tsar. — Warship 2000—2001, London, 2000.

Warship International —№3, 1996, p.318.

РГАВМФ, ф. 417, оп.1, д.1802, 2611 ф.763, оп. 1, д.8, 191, 192, 214, ф. 929, оп. 1, д.51, 95 ф. 594, ф. 421, оп. 11, д. 13296, ф. 876, оп. 19, д. 283, 318.

ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ

Российский Государственный архив кинофотодокументов (РГАКФД): с. 9, 37 (вверху), 49, 72, 83 (вверху).
Коллекция С.А.Балакина: с, 2-3, 4, 12 (внизу), 13, 35, 36 (вверху), 38, 39 (внизу), 40, 41, 42-43, 44, 48, 50, 51, 52-53, 54, 56, 59, 60 (вверху), 61, 63, 66, 70, 71 (вверху), 82, 83 (внизу).
Коллекция С.Е.Виноградова: с. 14, 46, 55 (вверху), 60 (вверху).
Коллекция А.В.Шмагина: с. 21, 57, 67, 73 (внизу).
Коллекция А.Н.Одайника: с. 39 (вверху), 58, 62, 68.
Коллекция П.Б.Липатова: с. 75.
Коллекция В.Е.Дурнева: с. 11, 12 (вверху), 36-37 (внизу).
Альбом «Рисунки судов военных флотов ВКАМ» (СПб, 1904): с. 34.
Альбом Fukui S. Collection, «Japanese Naval Vessels 1869—1945» (Tokyo, 1994): с. 71 (в центре), 73 (вверху), 78, 79, 80, 81, 84.
Е.К.Ножин, «Правда о Порт-Артуре» (СПб, 1907): с. 45, 55.
Internet: с. 10.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

брт — брутто-регистровая тонна;
ГМШ — Главный морской штаб;
ГУКиС — Главное управление кораблестроения и снабжений;
кбт — кабельтов;
клб — калибр;
МТК — Морской технический комитет;
РГАВМФ — Российский Госудаственный архив военно-морского флота;
шп. — шпангоут.