

**ВАЛЕРИЙ МУЖЕНИКОВ**

---

**БРОНЕНОСЦЫ  
ТИПА  
«КАЙЗЕР ФРИДРИХ III»**

---

**«ИМПЕРАТОРЫ» ФЛОТА ВТОРОГО РЕЙХА**



Москва  
2025

**Мужеников, Валерий Борисович.**  
М89 Броненосцы типа «Кайзер Фридрих III». «Императоры» флота Второго рейха / Валерий Мужеников. — Москва : Яуза-пресс, Москва : Яуза, 2025. — 144 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-9955-1264-6

Броненосцы типа «Кайзер Фридрих III» (Kaiser-Friedrich-III.-Klasse) олицетворяли военно-морскую мощь Германской империи в период интенсивной гонки вооружений между великими державами в преддверии Первой мировой войны. Эти грозные боевые корабли отражали стремление Второго рейха к созданию сильного флота, способного соперничать с доминирующей на морях Великобританией. Пять броненосцев, построенных в 1895—1902 годах, получили свои имена в честь германских императоров — Вильгельма I, Фридриха III, Вильгельма II и прославленных правителей Средневековья — Карла Великого и Фридриха I Барбароссы. Особенностью конструкции их орудийных башен стало новаторское использование установки ствола в люльке, которое затем стало стандартным для флотов всего мира. В начале Первой мировой «кайзеры» передислоцировали из Северного моря в Балтийское для участия в операциях против российского флота. Все броненосцы этого типа были отправлены на слом в соответствии с условиями Версальского мирного договора.

Книга ведущего историка кайзеровского флота подробно рассказывает об истории броненосцев типа «Кайзер Фридрих III», их постройке, конструкции, вооружении, бронировании, модернизациях, а также о той роли, которую они играли в военно-морской стратегии Второго рейха и боевом применении «императоров» германского флота в Первую мировую войну.

Издание богато иллюстрировано чертежами и фотографиями.

**УДК 355/359  
ББК 68.35**

# СОДЕРЖАНИЕ

---

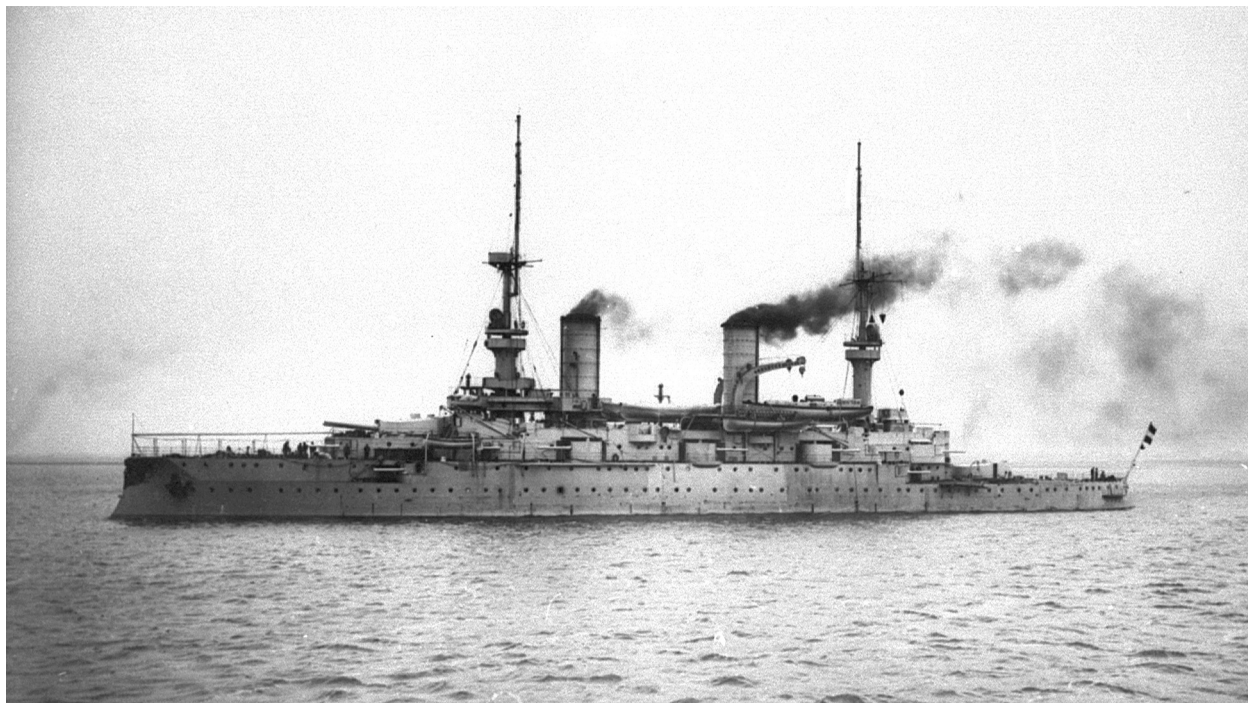
---

ПРЕДИСЛОВИЕ .....	5
ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО .....	13
КАК БЫЛИ УСТРОЕНЫ	
БРОНЕНОСЦЫ ТИПА «КАЙЗЕР» .....	21
Внутреннее расположение.....	21
Конструкция корпуса .....	28
Артиллерия .....	40
Торпедное вооружение .....	43
Бронирование .....	50
Энергетическая установка .....	46
Оснастка и такелаж .....	65
Рулевое устройство .....	67
Вспомогательные механизмы .....	68
Якорные устройства .....	69
Спасательные средства .....	69
Обитаемость .....	69
В СОСТАВЕ ФЛОТА .....	45
Корабли вступают в строй .....	71
В походах и учениях .....	81
ЛИТЕРАТУРА.....	143



На баке броненосца  
«Кайзер Фридрих III»





## ПРЕДИСЛОВИЕ

Первые германские броненосцы 1-го класса (с 27 февраля 1899 г. линейные корабли) типа «Бранденбург» в отношении применённого на них состава артиллерийского вооружения оказались очень необычными и непохожими на современные им броненосцы основных морских держав, что вызвало немало споров в германских военно-морских кругах. Но после проведения первых испытаний правильность заложенной в них концепции подтвердилась, и они оказались удачными кораблями.

Размещение шести 280-мм орудий вдоль диаметральной плоскости корабля явилось несколько опередившим время способом расположения артиллерии главного калибра. Зато почти полное отсутствие артиллерии среднего калибра вызвало поток различных нареканий. Поэтому броненосцы типа «Бранденбург», как определённый кон-

структивный тип броненосца с главной артиллерией единого калибра, не получили дальнейшего развития. Они остались стоять как бы отдельно от последующих типов германских линейных кораблей.

Продолжение истории развития германских броненосцев 1-го класса необходимо начать с первой серии линкоров типа «Кайзер», или как с 1912 г. их стали обозначать типа «Кайзер Фридрих III».

Как головная серия германских линкоров-додредноутов, она являлась одной из четырех серий однотипных кораблей, на которых возникали и решались все имевшие место проблемы в отношении техники и артиллерийского вооружения до появления в германском флоте линкоров-дредноутов.

По мнению Эверса [3], тактический принцип максимальной скорости артиллерийского огня ярче всего выразился именно

*Вверху: «Кайзер Карл дер Гроссе» во время испытаний. 1902 г.*



в конструкциях германского военного флота. Пять броненосцев типа «Кайзер» при относительно небольшом водоизмещении и ожидаемой скорости хода 17–18 уз. имели на вооружении четыре 240-мм, восемнадцать 150-мм и двенадцать 88-мм скорострельных орудий.

Значительное снижение величины главного калибра против аналогичных кораблей других морских держав произошло из-за ограниченного по финансовым соображениям водоизмещения, что привело к вынужденному компромиссу иметь сильную артиллерию среднего калибра. В особенности броненосцы типа «Кайзер» выказывали известную неуверенность тактических взглядов. Корабли подобного типа, вооружённые большим количеством скорострельных орудий не крупного калибра, были естественно предназначены для боя на небольшой дистанции. При бое с одинаково вооружённым противником их броня, прикрывающая ограниченную площадь борта, конечно, не могла считаться удовлетворительной.

Но и это ограниченное водоизмещение было хорошо использовано для достижения высоких боевых качеств. Уже начиная с линкоров типа «Кайзер», германский флот сильно опередил остальные морские державы, применив тщательно продуманное разделение корпуса на водонепроницаемые отсеки.

Напротив, по мнению Кеппена [9], корабли типа «Кайзер», за исключением небольшого увеличения скорости хода, не представляли никакого прогресса по сравнению с броненосцами типа «Бранденбург», а в артиллерийском отношении даже явились шагом назад. Артиллерия среднего калибра была усилена и установлена за броневым прикрытием, но зато была уменьшена артиллерия крупного калибра: четыре 240-мм орудия против шести 280-мм на броненосцах типа «Бранденбург».

Был ли правильным внезапный отход от дальнейшего создания линкоров по типу «Бранденбург», как разработанного и принятого в Германии собственного типа кораб-

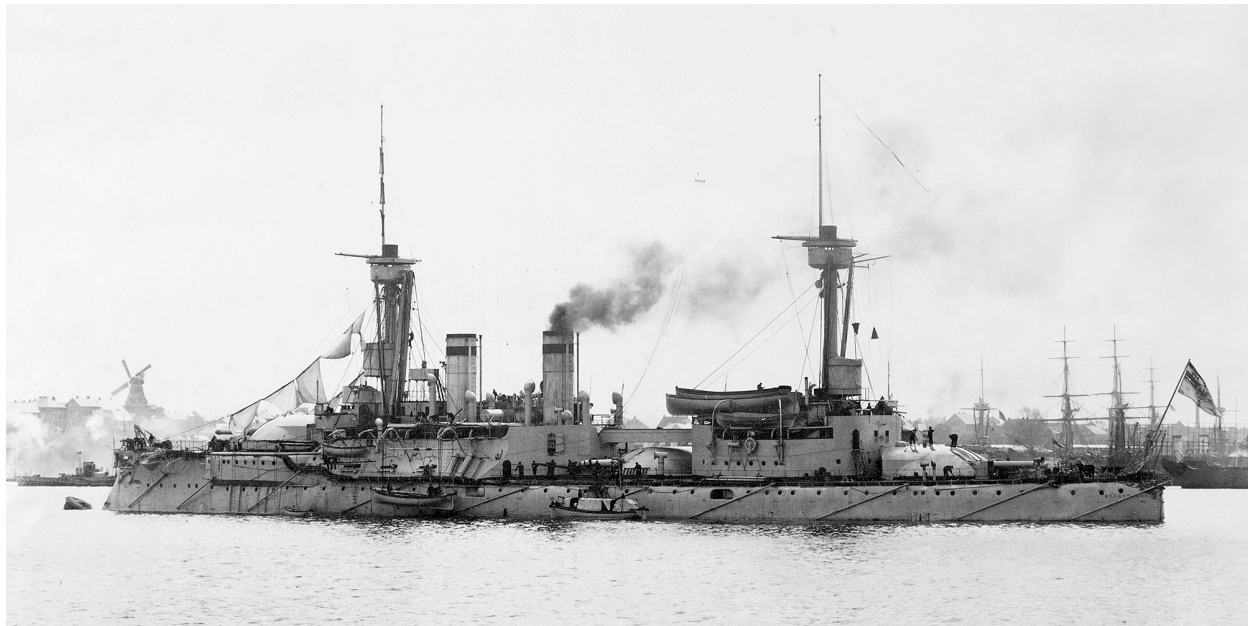
ля, и необоснованное подражание тенденциям иностранного кораблестроения? Можно задаться вопросом — зачем было это подражание.

Насколько возможным было проведение совершенно другого подхода в кораблестроительной политике: настойчиво стремиться к устранению свойственных орудиям калибра 280-мм броненосцев типа «Бранденбург» недостатков, а затем установить модернизированные орудия на вновь строящиеся корабли, как главное вооружение линейного корабля, имеющее несомненное преимущество перед артиллерией среднего калибра.

Для более эффективного использования артиллерии крупного калибра прежде всего необходимо было соответственным образом улучшить способ стрельбы и организацию управления артиллерийским огнём. Все эти технические проблемы не имели простого и скорого решения. Морское ведомство Германии, возможно, в то время ещё не знало, что предпринять. Таким образом, для Германии этот путь мог быть оправданным. Теперь можно лишь только сожалеть о том, что не была выбрана альтернатива, которая непосредственно должна была привести к начавшемуся в 1905 г. созданию в Англии, а затем всеобщему развитию нового типа линкора-дредноута.

Такой образ действия вряд ли бы увеличил внешнеполитическую опасность Германии, поскольку количество кораблей и их размеры оставались в определенных достаточных границах, а другим военно-морским флотам, таким, например, как итальянский, нужно было приложить немало усилий, чтобы создать подобный проект.

Во всех морских державах принципиальное понимание задач и необходимого для их выполнения состава флота привело к убеждению, что, по-прежнему, крупные, хорошо вооруженные и бронированные корабли продолжали образовывать ядро флота. Таким образом, в конце XIX века развитие броненосцев большого водоизмещения продолжало ускоренно идти вперед.



**Броненосец «Бранденбург»**

Приступая в середине 90-х гг. к строительству сильного военно-морского флота, призванного надёжно подкреплять политические и торговые интересы государства, Германии пришлось преодолеть ряд проблем. В результате долгой терпеливой предварительной работы имперскому морскому министерству, возглавляемому адмиралом Тирпицем, удалось объединить общественное мнение, взгляды парламентских групп в рейхстаге и мнение верховной власти страны в том, что «... только закон обеспечивал приемлемые сроки строительства, только он мог вывести флот из хаоса, слабости и внутреннего кризиса, в который ввергла его парламентская процедура».

В июле 1900 г. рейхстаг принял дополнение («новеллу») («Sollenbestand der Schiffe der Kaiserlichen Marine») к закону 1898 г. о флоте (Flottengesetz), по которому, с дополнениями 1908 и 1912 гг., численность линкоров германского флота к 1920 г. должна была составлять 41 корабль (пять эскадр по 8 линкоров и один корабль, как флагман флота). Подчёркивая исключительную важность принятия закона о флоте, Тирпиц назвал его

«прыжком через палку, – который подвёл законный фундамент под усиление нашего морского могущества».

В Германии от броненосцев типа «Бранденбург» перешли к совершенно новому типу броненосцев, когда департамент проектирования имперского морского министерства предложил проект следующего типа броненосцев 1-го класса.

Проектирование нового типа броненосцев осуществлялось под руководством начальника кораблестроительного отделения действительного тайного советника Альфреда Дитриха в течении трёх лет с 1892 г. по 1894 г. Возросшему водоизмещению соответствовало увеличение мощности машинной установки. По новому проекту решено было построить серию из пяти броненосцев.

В Германии согласно закону 1898 г. о флоте с закладкой броненосцев этой серии частично началось количественное увеличение корабельного состава военно-морского флота и только три из пяти кораблей первой серии должны ввести в состав флота исключительно путём замены устарев-



ших казематных броненосцев «Пройссен», «Фридрих дер Гроссе» и «Кёниг Вильгельм».

В процессе проектирования мнения начальника кораблестроительного отделения профессора Дитриха, что на кораблях нового проекта желательнее установить четыре орудия калибра 280-мм, и отстаивавшего уменьшенный калибр высшего командования кайзеровского флота не совпали. Ещё большим был антогонизм мнений собственно в «действующем флоте». Представленные, в первую очередь, командующим практической эскадры вице-адмиралом Кёстером, они предлагали уменьшение величины главного калибра до 240-мм наряду со значительным усилением артиллерии среднего калибра.

Позиция «строевых» победила, поскольку им удалось убедить кайзера в целесообразности и важности в бою быстрого следования друг за другом артиллерийских залпов снарядов не крупного калибра, и решающую роль здесь ещё играла стрельба фугасными снарядами, поскольку намечавшийся к тому времени переход на «бронепробиваемую» стрельбу ещё не получил приоритетного значения.

Когда же 24 октября 1896 г. на полигоне фирмы «Крупп» в Мёппенере на опытовых стрельбах из вновь созданных 240-мм орудий получили благоприятные результаты, было принято окончательное решение установить на кораблях именно эти орудия.

Таким образом, с четырьмя 240-мм орудиями главного калибра и восемнадцатью 150-мм орудиями среднего калибра против шести 280-мм и шести 105-мм против броненосцев типа «Бранденбург» броненосцы типа «Кайзер» предстали в разительном контрасте. В иностранных на вооружение уже были приняты 305-мм орудия.

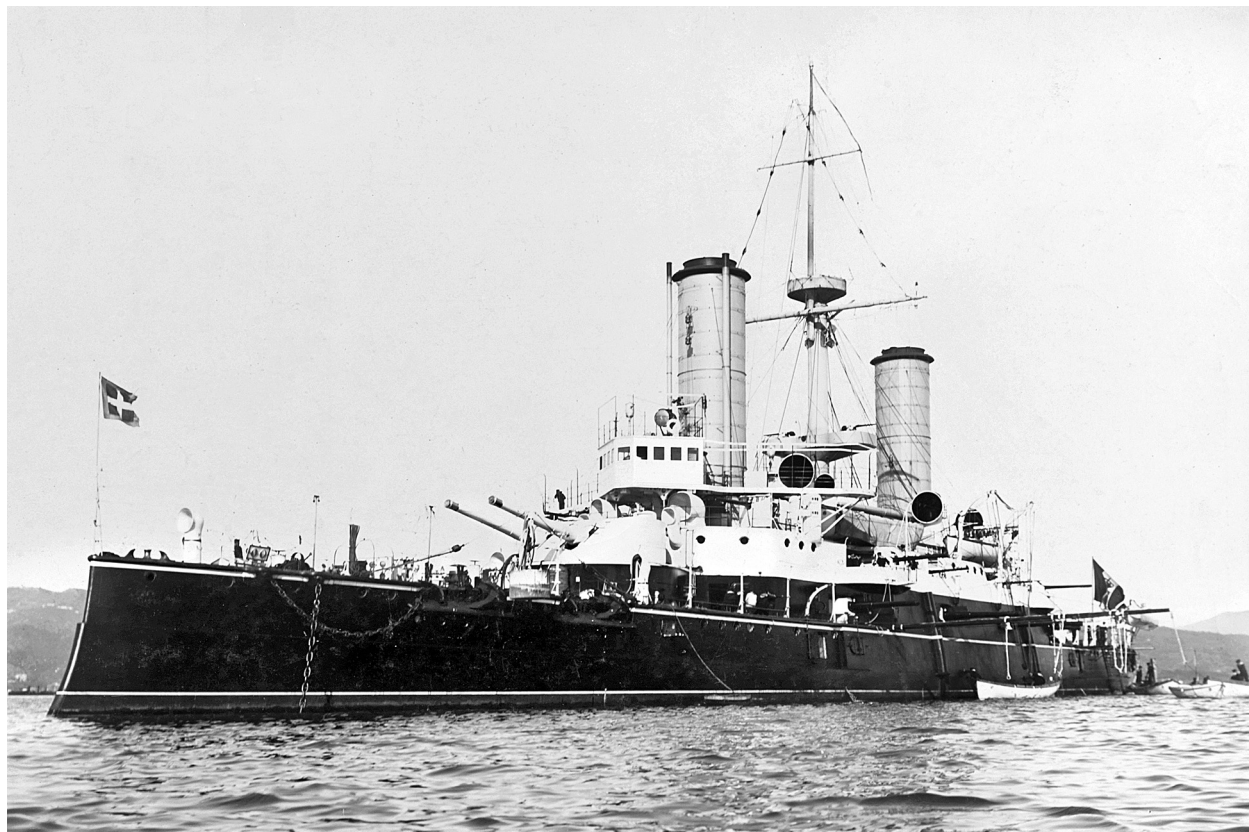
Высокие надстройки и установленные при постройке мощные мачты с боевыми марсами, придававшие кораблям громоздкий вид, снова указывали на продолжение влияния французской школы корабельной архитектуры.

Французский морской министр Локруа в своих высказываниях о германском флоте характеризует броненосцы типа «Кайзер» как «корабли нападения», указывая на то, что при их проектировании руководящей идеей было обеспечение наступательной силы. И это на фоне того, что во французском и большинстве других флотов мира появилась склонность к возможно более сильному бронированию кораблей, иногда даже в ущерб их артиллерийскому вооружению, то есть постановки на первый план оборонительных возможностей корабля.

По его мнению, в германском военноморском флоте, как почти во всех других флотах, при постройке линейных кораблей руководствовались такой формулой: наступательная сила, броневая защита и быстрходность. Причина того, что в кораблях типа «Кайзер» броневая защита значительно уступала артиллерийскому вооружению, крылась не в убеждении германского морского министерства в правильности такого соотношения между этими факторами на линейных кораблях, а именно в величине того водоизмещения, которым можно было располагать. Для кораблей этого типа водоизмещение определили в 11 000 т.

«Проектировщику предствлялась задача, — писал Локруа, — в пределах этого, весьма малого для линейного корабля водоизмещения, выполнить с возможной полнотой предъявляемые к такого рода кораблю боевые требования. Орудия с боеприпасами, броня, машины, котлы, уголь — всё это чрезвычайно крупные статьи грузов, и так как от водоизмещения зависит, сколько груза может носить корабль, получается, что чем больше водоизмещение, тем сильнее линейный корабль.

Будучи предназначены для эскадренного боя, они прежде всего должны были настолько сильно вооружены артиллерией, что бы равняться в этом отношении более крупным линейным кораблям других флотов. При этом, как показал опыт морских войн, безусловно необходимым для линейного кораб-



**«Итальянский броненосец «Эммануэле Филиберто»  
имел самое малое водоизмещение»**

лям является сильная артиллерия среднего калибра. Чтобы удовлетворить этому условию, пришлось, в виде экономии, ограничить главный калибр 240-мм орудиями. Орудие такого калибра даёт при стрельбе превосходные результаты и, кроме того, обладает преимуществом в скорострельности, но по способности пробивать броню оно все же уступало 305-мм орудиям.

Броневой пояс по длине корабля установили лишь на протяжении 4/5 длины. Кормовая часть совсем не имела брони и защищалась менее совершенной выпуклой броневой палубой. Броневая защита расположенных в два яруса в одиночных башнях и казематах орудий среднего калибра продолжалась к низу в виде узких колодцев, служащих для подачи боеприпасов.

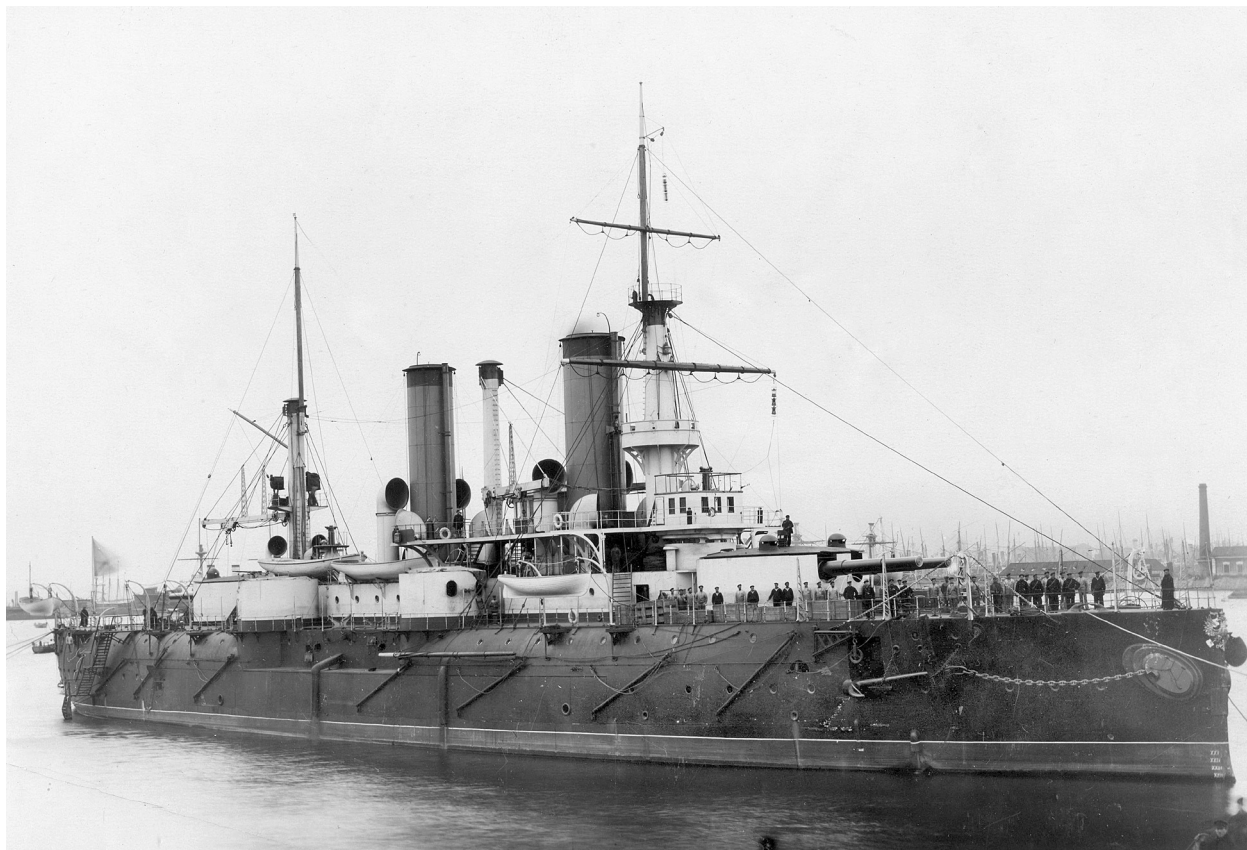
Скорость хода кораблей типа «Кайзер» доходит до 18 уз., так что в этом

отношении они не уступают большим броненосцам других флотов».

Резюмируя вышеизложенное, Локруа делает окончательное заключение: «Броненосцы типа «Кайзер» обладают чрезвычайно сильным для их водоизмещения артиллерийским вооружением, хорошей скоростью хода и броневой защитой, хотя и оставляющей желать лучшего в отношении полноты, но всё же составляющей достаточное местное прикрытие для орудий и жизненных частей корабля».

Если строительство четырёх броненосцев типа «Бранденбург» началась почти одновременно и продолжалось почти 5 лет (1890–94 гг.), то только закладка этой серии продолжалась 4 года (1895–98 гг.), а вся постройка растянулась на 8 лет (1895–1903 гг.).

Модернизацию кораблей произвели в 1907–10 гг. Она включала замену деревянно-



**«Русские броненосцы типа «Полтава» являлись типичными броненосцами того времени»**

го покрытия палуб, обновление котельных установок, увеличение объёмов угольных ям, уменьшение количества орудий среднего калибра до 14 и усиление торпедного вооружения, что явилось только частью существенных переделок. Демонтаж части громоздкой надстройки на верхней палубе, и замена мощных боевых мачт одинарными трубчатыми сигнальными мачтами повлекли за собой, кроме всего, существенное изменение силуэта кораблей, уменьшение веса высоко расположенных надстроек увеличение остойчивости.

Среди броненосцев, сошедших со стапелей 1895–99 гг., итальянский броненосец «Эммануэле Филиберто» имел самое малое водоизмещение – 9800 т. Благодаря использованию для бронирования более совершенной брони Круппа на нём удалось повысить мощность машинной установки до 14 300 л.с.,

удельная мощность 1,46 л.с./т водоизмещения, поэтому броненосец уверенно развивал скорость хода 18 уз. Бронирования осуществили крупновской бронёй толщиной 250 мм по ватерлинии и 150 мм казематов. Корабль, наряду с артиллерией главного калибра из четырёх 254-мм орудий в прикрытых колпаками двух барбетных установках, обладал довольно сильной артиллерией среднего калибра из восьми 152-мм и восьми 120-мм скорострельных орудий.

Русские броненосцы типа «Полтава» являлись типичными броненосцами того времени при водоизмещении 11 100 т и относительно сильном вооружении, состоящем из четырёх 305-мм в двух башнях в оконечностях корабля и двенадцати 152-мм орудий, из них 8 в четырёх 2-орудийных башнях и 4 в казематах. При ограниченном средней частью борта бронировании 229-

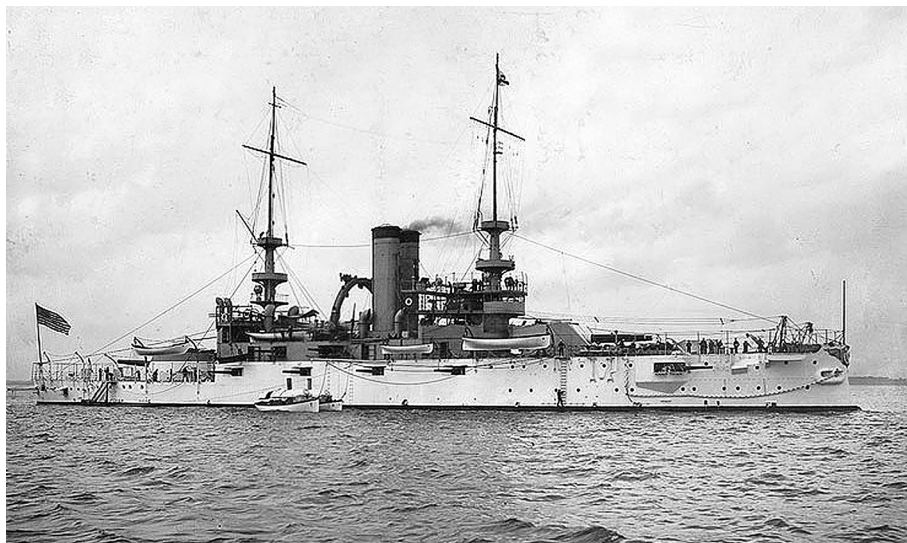


406 мм поясом из ста-  
лежелезной брони и  
мощности машинной  
установки в 11 200 л.с.,  
удельная мощность  
1,01 л.с./т водоизме-  
щения, они могли раз-  
вивать скорость хода  
не более 17 уз.

Французский  
броненосец «Сюф-  
рен» имел водоиз-  
мещение 12 730 т. Рас-  
положением своего  
вооружения из четы-  
рёх 305-мм орудий в  
двух башнях в носу и в  
корме, а также артил-  
лерией среднего калибра из десяти 165-мм  
орудий в шести одноорудийных башнях по  
бортам в середине корабля и в четырёх ка-  
зематах он очень напоминал современный  
ему германский проект.

Бронирование было более полным и  
представляло собой достаточно толстый,  
но относительно узкий броневой пояс по ва-  
терлинии, оставляя оконечности корпуса и  
высокие надстройки без броневой защиты.  
Развиваемая машинной установкой мощ-  
ность 16 700 л.с., удельная мощность 1,3  
л.с./т водоизмещения, позволяли развивать  
скорость хода до 18 уз. Высокий надводный  
борт с громоздкими надстройками, а также  
высокие мачты с массивными боевыми мар-  
сами, вооружённые мелкокалиберной артил-  
лерией, оставались типичным признаком  
французского военного судостроения того  
времени.

Постройкой в 1897–99 г.г. шести броне-  
носцев типа «Канопус» Великобритания про-  
должила создание многочисленных эскадр  
однотипных кораблей. При водоизмещении  
13150 т, будучи меньше своих предше-  
ственников типа «Роял Соверейн» и «Маджестик»  
и обладая вооружением из четырёх 305-мм



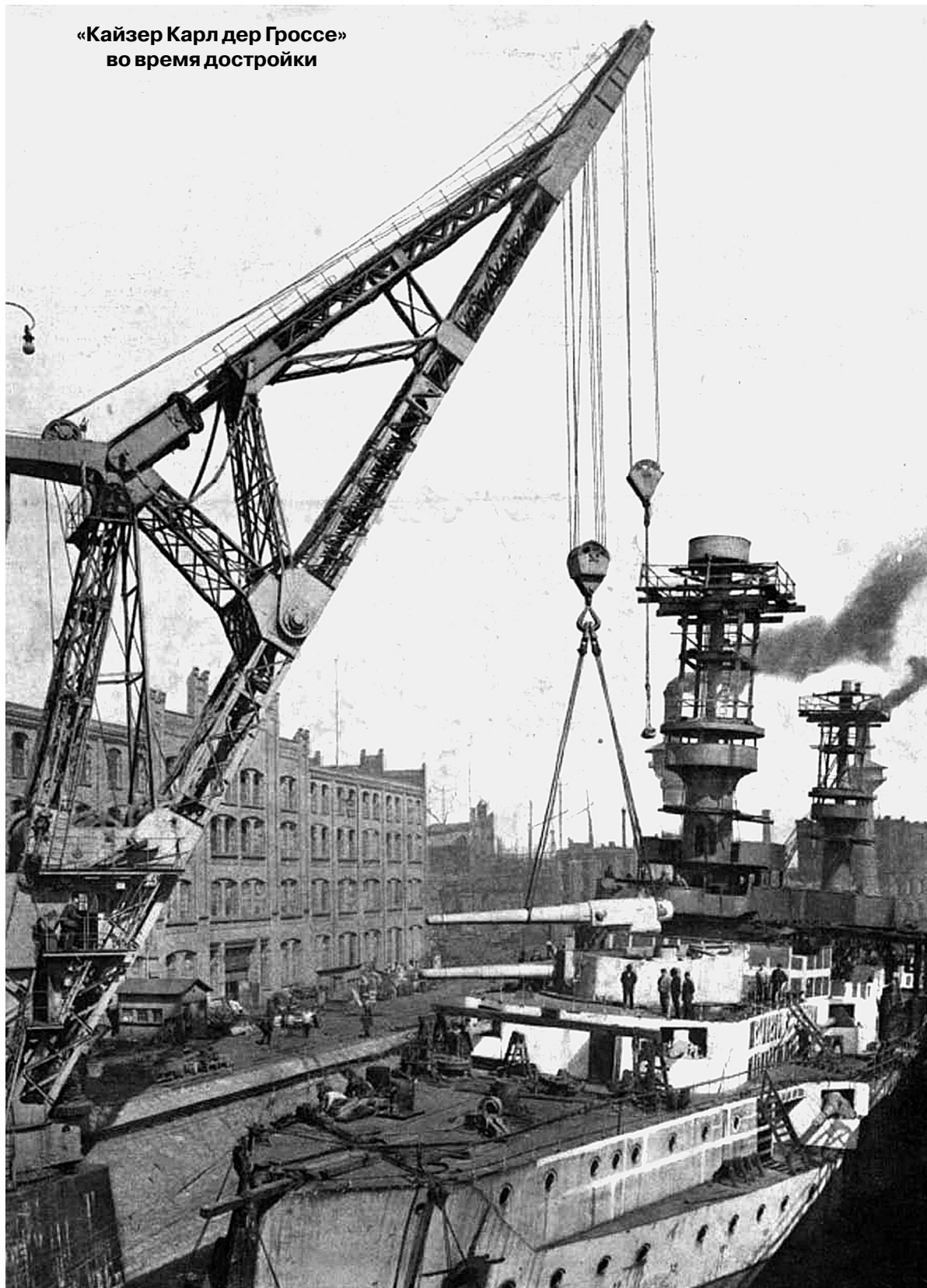
**«Америка продолжила постройку броненосцев типа «Иллинойс»**

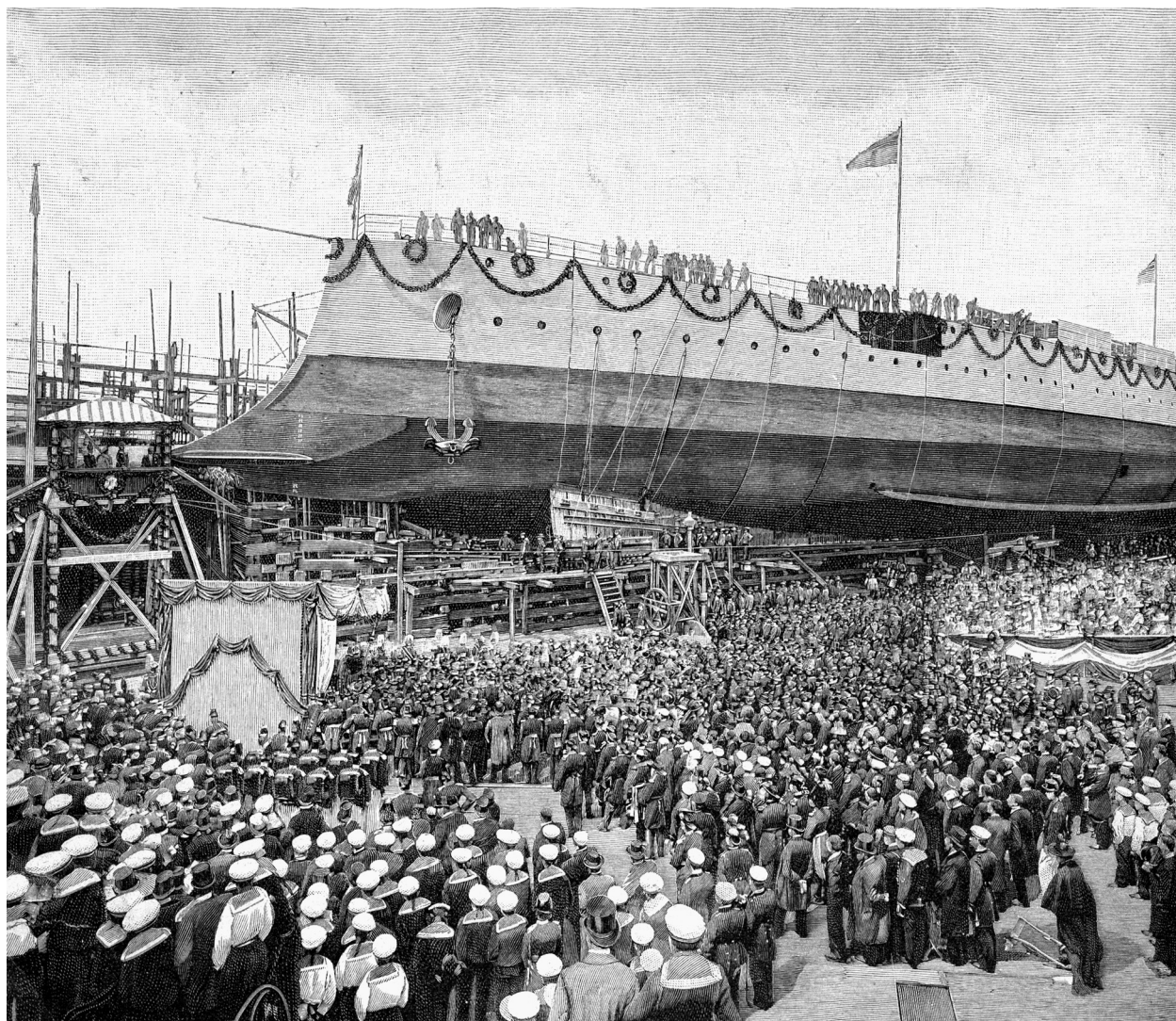
орудий в двух башнях в носу и в корме, а  
также артиллерией среднего калибра из две-  
надцати 152-мм орудий традиционно в казе-  
матах, эти корабли могли проходить Суэц-  
кий канал. Бронирование было более  
полным и представляло собой достаточно  
толстый, но относительно узкий броневой  
пояс по ватерлинии, оставляя оконечности  
корпуса и высокие надстройки без броневой  
защиты. Развиваемая машинной установкой  
мощность 13 900 л.с., удельная мощность  
1,05 л.с./т водоизмещения, обеспечивали  
скорость хода 18–19 узлов.

Америка продолжила постройку броне-  
носцев типа «Иллинойс». При 12400-тонном  
водоизмещении корабль имел на вооруже-  
нии четыре 305-мм орудия главного калибра  
в двух башнях в носу и в корме и четырнад-  
цать 152-мм орудий среднего калибра в ка-  
зематах. Бронирование было ограничено  
419-мм (самым толстым) главным броне-  
вым поясом по ватерлинии в носовой и  
средней части корабля и 152-мм бронёй ка-  
зематов. При развиваемой машинной уста-  
новкой мощности 12 750 л.с., удельная мощ-  
ность 1,03 л.с./т водоизмещения скорость  
хода ограничивалась 17 узлов.



**«Кайзер Карл дер Гроссе»  
во время достройки**





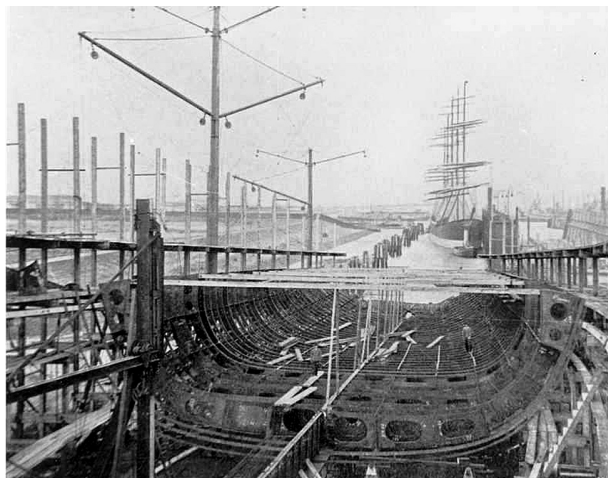
## ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО

Исходя из привычной для Германии экономии средств на постройку новых броненосцев, проектное водоизмещение ограничили величиной в 11 000 т против 12 000–14 000 т других ведущих морских держав.

Однако и это умеренное водоизмещение проектировщики снова использовали наилучшим образом. Отказавшись от край-

ностей, которые за границей были выбраны либо в пользу одних, либо других боевых качеств, создали оптимальный проект довольно гармоничного корабля. Наружные обводы корпуса обеспечивали хорошую мореходность, скорость хода поддерживалась в пределах средних значений своего времени, прикрытая бронированными баш-

*Вверху: «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» перед спуском на воду. 1 июня 1891 г.*



**Набор корпуса «Кайзера Фридриха III»  
на стапеле. 1898 г.**

нями главная артиллерия имела несколько уменьшенный, но достаточно эффективный и обладавший большей скорострельностью калибр 240 мм.

Проект броненосца по своей конструкции представлял собой высокобортный башенно-казематный броненосный корабль с двумя бронированными вращающимися башнями артиллерии главного калибра в оконечностях, десятью казематами по всему периметру надстройки и шестью вращающимися башнями артиллерии среднего калибра в средней части корабля, двумя бронированными боевыми рубками, главным броневым поясом от кормовой поперечной броневой переборки до форштевня и бронированной палубой выше и ниже ватерлинии. Кормовую оконечность защищала только бронированная палуба, расположенная ниже ватерлинии. Для защиты лёгкой артиллерии установили только броневые щиты.

Форма корпуса новых кораблей отличалась от корпуса броненосцев типа «Бранденбург», имея более широкой мидель и более острые оконечности, в то время как полубак был продолжен в корму до грот-мачты. Высоту надводного борта в корме уменьшили. Подъём днища в носовой части корабля был менее крутой, а форштевень

представлял собой ещё более ярко выраженный и удлиненный таран.

Для всех пяти броненосцев 1-го класса типа «Кайзер» проектное водоизмещение включало вес боезапаса, экипажа, провианта и другого специального оборудования, что составляло согласно Groner [1], 11 097 т: Эверсу [3], источникам [4] и [6], 11 152 т при средней осадке 7,83 м по конструктивную ватерлинию; источников [5], 11 200 т, то есть на 1084–1187 т больше, чем у броненосцев типа «Бранденбург» (10 013 т).

Нормальное водоизмещение включало запас котельной воды, загрузку 650 т угля и 220 т (согласно Эверсу [3], 200 т) гудрона (каменноугольной смолы) для добавки к углю при сжигании его в топках котлов, что составляло, согласно Groner [1], 11 785 т при осадке 7,89 м носом и 8,25 м кормой, против, соответственно, 10 670 т, 7,6 м и 7,9 м у броненосцев типа «Бранденбург». Увеличение осадки на 1 см соответствовало увеличению водоизмещения на 19,2 т.

Полное (наибольшее) водоизмещение по разным источникам составляло около 12 200 т и включало максимальный запас угля 1070 т без учёта загрузки палубы (согласно Эверсу [3], 1050 т угля) при осадке 8,10 м носом и 8,45 м кормой.

Согласно Groner [1], по проекту наибольшая длина корабля равнялась 125,3 м, на 9,6 м длиннее, чем у «Бранденбургов», по ватерлинии 120,9 м; согласно Эверсу [3], между перпендикулярами, то есть от точки пересечения проектной (конструктивной) ватерлинии с наружной кромкой форштевня до оси баллера руля 115 м.

Ширина корабля на мидель-шпангоуте (48 шп. для броненосцев «Кайзер Фридрих III» и «Кайзер Вильгельм II» и 47 шп. для трёх остальных) составляла 20,4 м, на 0,9 м шире, отношение  $L/B=6,14$ , против 5,93 у броненосцев типа «Бранденбург».

Высота борта, замеренная от верхней кромки верхнего горизонтального листа киля до верхней кромки балки борта (среднего бимса) в середине между перпендикуляра-