

СОДЕРЖАНИЕ

Австро-Венгрия	5
Аргентина	15
Бразилия	21
Великобритания	27
Германия	147
Греция	213
Испания	217
Италия	223
Россия	243
США	267
Турция	327
Франция	329
Чили	351
Япония	355
Список сокращений	382

Уважаемые читатели!

Энциклопедия «Дредноуты Первой Мировой» — очередная книга в серии иллюстрированных справочных изданий, посвященных разным классам боевых кораблей. Вместе с выпущенной нами ранее и выдержавшей несколько переизданий энциклопедией по линейным кораблям Второй мировой войны она даст полное представление обо всех «капитальных» кораблях, составлявших основу мощи военно-морских флотов на протяжении первой половины XX века.

В книге рассматриваются корабли как воевавших, так и нейтральных государств. Материал энциклопедии структурирован по странам в алфавитном порядке, а внутри стран — в хронологическом. При этом для каждой страны сначала рассмотрены линейные корабли, затем — линейные крейсера (исключение сделано только для Японии, поскольку единственная серия ее линейных крейсеров послужила базисом для последующих проектов линейных кораблей). Из нереализованных проектов в энциклопедию включены только те, по которым началось строительство кораблей.

Обращаем внимание, что раздел «Модернизации» для кораблей, не принимавших участие во Второй мировой войне, охватывает весь период службы, для принимавших — ограничивается периодом Первой мировой войны и первых послевоенных лет (как правило — до начала первых кардинальных модернизаций, существенно изменявших тактико-технические характеристики и внешний облик кораблей). Аналогичным образом, история службы таких линкоров в межвоенные годы и во время Второй мировой войны подробно не рассматриваются.

Тактико-технические характеристики приводятся, если это не оговорено отдельно, на момент вступления в строй. В графе «размерения» длина указывается наибольшая, если приведено несколько значений, то в скобках отмечено, что это длина между перпендикулярами (пп) или по ватерлинии (вл). Мощность силовой установки приводится проектная; при этом надо учитывать, что под ПТУ понимаются турбины прямого действия. После калибра артиллерийских орудий через дробь указывается длина ствола в калибрах.

Названия кораблей приводятся в оригинальном написании или в общепринятой латинской транскрипции. Для правильного прочтения японских названий следует иметь в виду, что буква «е» всегда читается как «э», «z» — как твердый звук «дз» (чистого звука «з», как и «л», в японском языке нет), буква «j» — как мягкое дребезжащее «дз». Сочетание «sh» обозначает японский мягкий шепелявый звук «сь», «ch» — «ть». Встречающееся в отечественной литературе прочтение звуков «j» и «sh» как «дж» и «ш» некорректно хотя бы потому, что в русском языке звук, обозначаемый буквой «и», после «ж» и «ш» читается как «ы»; в японских же словах следующий за «j» и «sh» звук «i» должен быть мягким.

*Сергей Патянин,
Александр Дашьян*



Австро Венгрия



Линейные корабли типа «Viribus Unitis»

«Viribus Unitis» после вступления в строй



«Viribus Unitis»	«S.T.T.», Триест	24.7.1910	24.6.1911	5.12.1912	погиб 1.11.1918
«Tegetthoff»	«S.T.T.», Триест	24.9.1910	21.3.1912	21.7.1913	слом 1924
«Prinz Eugen»	«S.T.T.», Триест	16.1.1912	30.11.1912	17.7.1914	затоплен 22.6.1922
«Szent Istvan»	«Danubius», Фиуме	29.1.1912	15.1.1914	12.12.1915	погиб 10.6.1918

Проектирование

Известие о начале строительства в Италии дредноута «Dante Alighieri» заставило командование Императорского и Королевского флота требовать у парламента ассигнований на собственные корабли аналогичного класса. 5.10.1908 австро-венгерский морской департамент выдал компании «Stabilimento Tecnico Triestino» («S.T.T.») задание на проектирование нового линкора. Работы возглавил Зигфрид Поппер.

5.3.1909 «S.T.T.» представила на рассмотрение серию эскизных проектов. Варианты I–IV представляли собой дальнейшее развитие типа «Radetzki» — корабль с двухкалиберным (305-мм и 240-мм) вооружением. В варианте VI линкор при нормальном водоизмещении 20 000 т и размерениях 151,5x26x8,6 м вооружался десятью 305-мм орудиями в пяти башнях — по две линейно-возвышенно в носу и корме и одной в середине корпуса между группами котлов и турбин, а также 14 150-мм и 11 66-мм орудиями и тремя подводными ТА. Броневая защита состояла из 230-мм (140-мм в оконечностях) главного и 180-мм верхнего пояса, 250-мм башен и барбетов и 280-мм боевой рубки. В конструктивную противоторпедную защиту входила 54-мм про-

дольная переборка. В целом это был неплохой вариант, но уступавший по вооружению «Dante Alighieri» с его двенадцатью 305-мм орудиями.

27.4.1909 были представлены два варианта с двенадцатью 305-мм орудиями. В варианте V главный калибр размещался в шести двухорудийных башнях — по две линейно-возвышенно в оконечностях, еще две по бортам. Противоминная артиллерия включала 8 150-мм или 18 100-мм орудий, размещавшихся в отдельных казематах под верхней палубой. Вариант VIII впервые для австрийского флота предлагал дредноут с трехорудийными установками, разработку которых с 1908 г. вела фирма «Skoda». Четыре башни стояли линейно-возвышенно в оконечностях, при этом число 150-мм орудий увеличено на два, добавлялся четвертый ТА в форштевне.

Вариант VIII оказался наиболее перспективным и был принят для детальной проработки. Весной 1909 г. капитан 2 ранга Альфред фон Куделька был командирован в Берлин, где по личному разрешению императора Вильгельма II ознакомился с проектом германских линкоров типа «Kaiser». В окончательном варианте проекта число 150-мм орудий увеличили до двенадцати, однако, в целях экономии веса, длину

Тактико-технические характеристики линкоров типа «Viribus Unitis»

Водоизмещение:	нормальное — 20 013 т, полное — 21 595 т («Szent Istvan» — 20 008/21 689 т)
Размерения:	143(пп)/151(вл) /152,18x27,34 («Szent Istvan» — 27,99)x8,6 м
Энергетическая установка:	4 ПТУ «Parsons», 12 ПК «Yarrow» (на «Szent Istvan» — 2 ПТУ «AEG-Curtis» и 12 ПК «Babcock & Wilcox»), 25 000 л.с.
Скорость:	20,5 уз
Запас топлива:	1148 (норм.) — 1871 (полн.) т угля + 162 т нефти; «Szent Istvan» (полн.) — 1844 т угля + 267 т нефти
Дальность плавания:	4200 (10) миль
Бронирование:	главный пояс 280 мм (оконечности 150–110 мм), верхний пояс 180 мм (оконечности 110 мм), каземат 180 мм; траверзы 160–120 мм; нижняя палуба 36 мм (скос 48 мм), средняя палуба 30 мм, крыша каземата 30 мм; башни ГК 280–150 мм, барбеты 280 мм; боевая рубка 280 мм; днище 50 мм
Вооружение:	12 — 305-мм/45 (4x3), 12 — 150-мм/50, 18 — 66-мм/50, 4 — 533-мм ТА
Экипаж:	1097 (31) чел. («Szent Istvan» — 1098 (38) чел.)

стволов 305-мм и 150-мм орудий уменьшили с 50 до 45 клб, а также отказались от тяжелых треногих мачт.

Строительство кораблей было включено в бюджет 1910 г., который должен был утверждаться в октябре 1909 г., однако не был принят в связи с оккупацией Боснии и Герцеговины. Поскольку отсрочка закладки грозила верфи «S.T.T.» банкротством, главнокомандующий австро-венгерского флота адмирал граф Рудольф Монтекуколи взял кредит на постройку головных линкоров IV и V (будущие «Viribus Unitis» и «Tegetthoff») в размере 32 млн крон под свою личную ответственность.

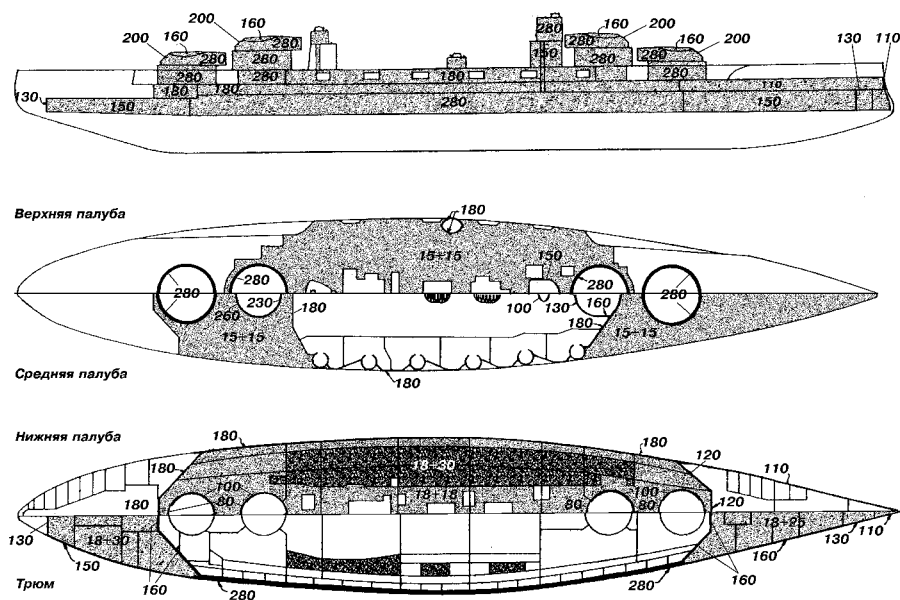
В ходе голосования по бюджету делегация Венгрии потребовала для своей страны квоты на участие в создании престижных кораблей, поэтому линкор VII

(«Szent Istvan») был заказан 26.11.1911 венгерской фирме «Hanz Danubius», располагавшей верфью в Фиуме, и строился из материалов только венгерского производства, за исключением артиллерии и брони, которые поставляли чешские фирмы «Skoda» и «Witkowitz». Качество постройки «Szent Istvan» оказалось существенно хуже, чем у первых трех кораблей.

Конструкция

Гладкопалубным корпусом с ярко выраженным таранным форштевнем и компактными надстройками корабли типа «Viribus Unitis» сильно напоминали своих предшественников — линкоры до-дредноутного типа

Схема бронирования линкора «Viribus Unitis»





Кормовые башни дредноута «Prinz Eugen»

«Radetzki». Одной из конструктивных особенностей обоих типов являлось так называемое «бронированное днище», представлявшее собой двойное дно высотой 1220 мм с двухслойным внутренним дном толщиной 25+25 мм, — решение, оказавшееся совершенно неэффективным.

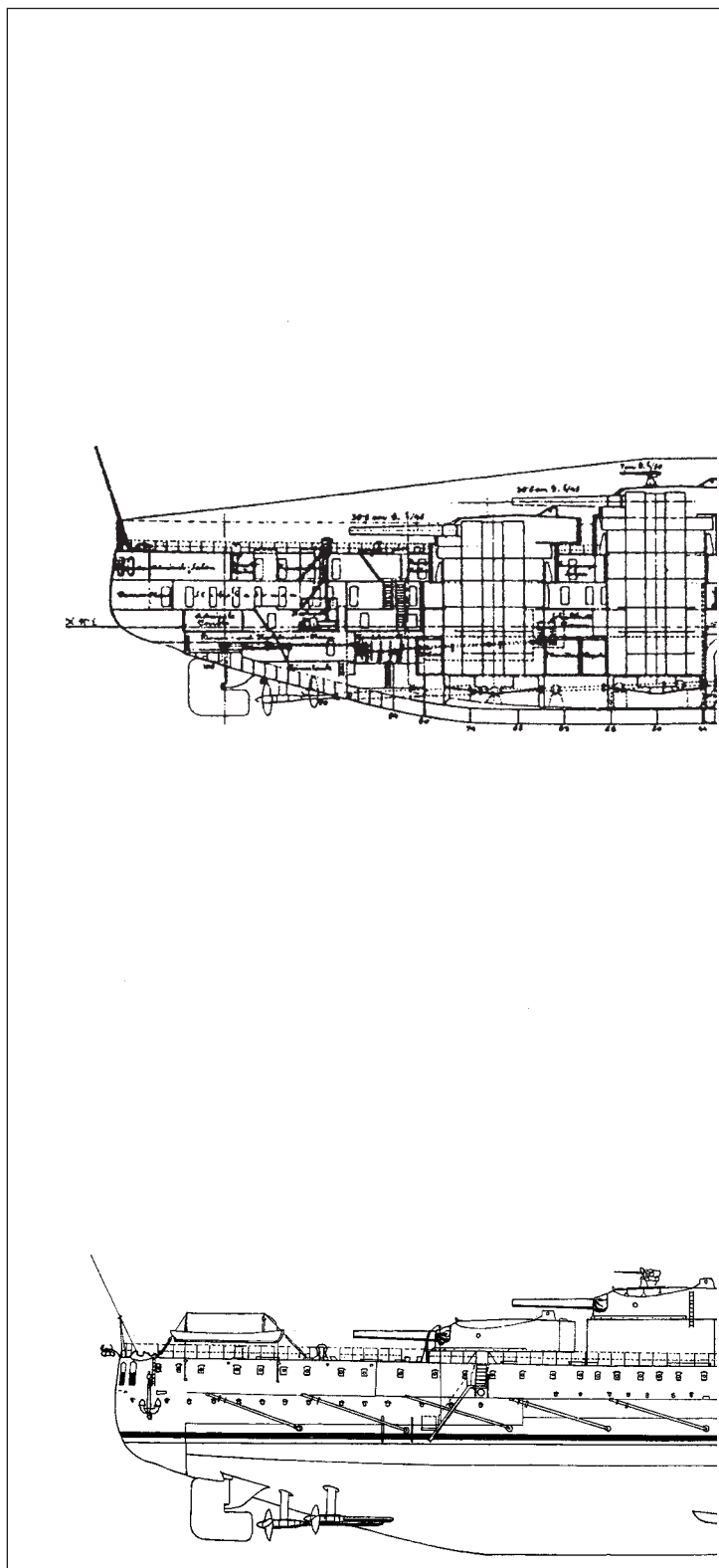
«Szent Istvan» отличался увеличенным размером высоко поднятого прожекторного мостика.

В полном грузу у кораблей типа «Viribus Unitis» образовывался дифферент на нос, что приводило к зарыванию кораблей в волну, а использовать носовую 305-мм башню не представлялось возможным.

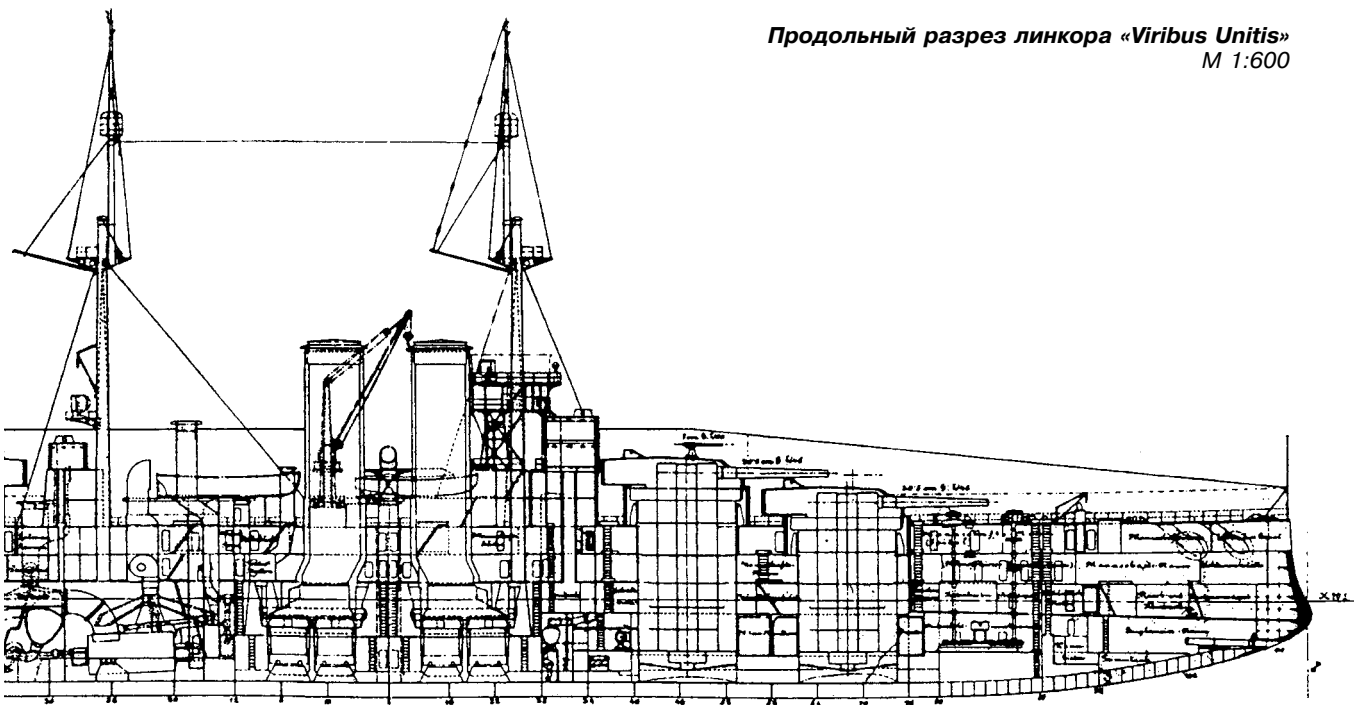
Главный 280-мм броневой пояс по ватерлинии простирался между осями концевых башен и замыкался 160-мм траверзами. Поверх него до уровня средней палубы шел верхний 180-мм пояс, завершавшийся 120-мм траверзом в носу и 180-мм в корме. Еще выше находился каземат 150-мм орудий толщиной 180 мм. В носу 280-мм пояс переходил в 150-мм, затем в



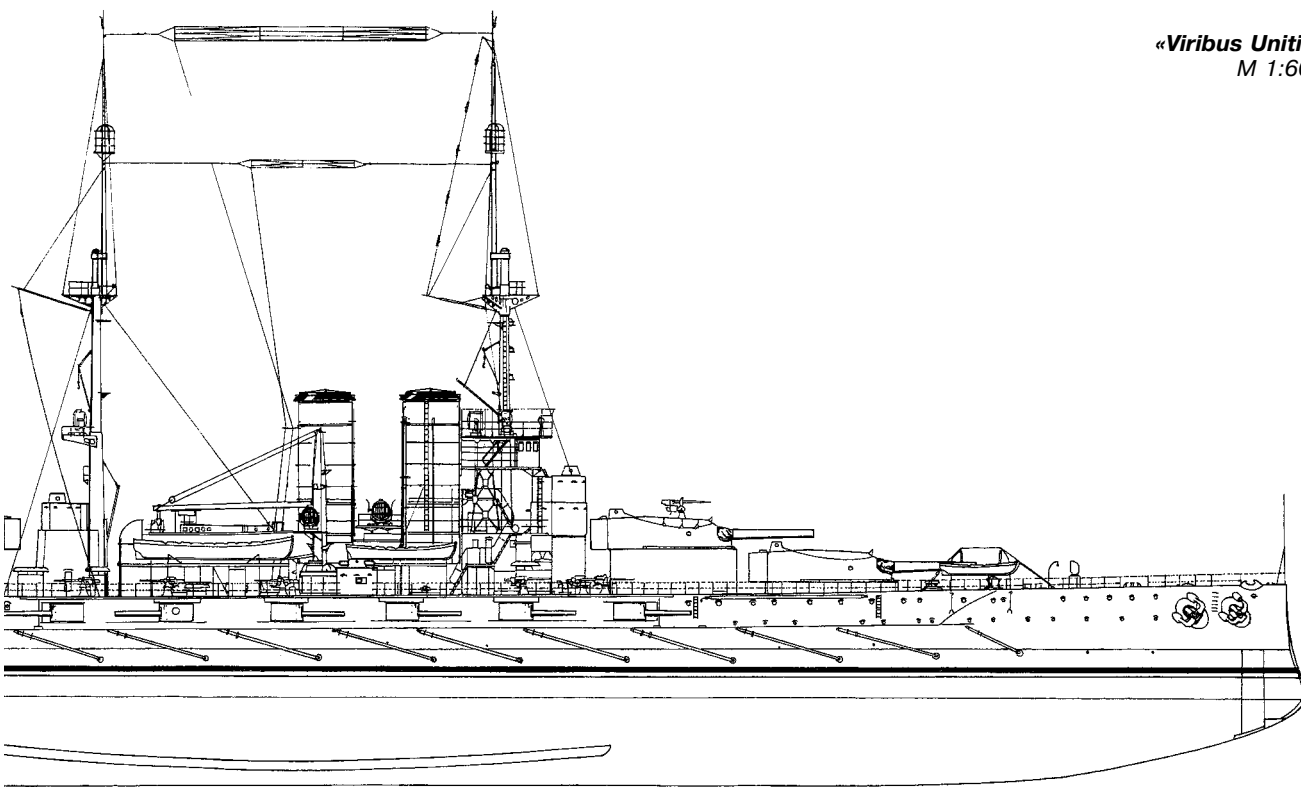
Казематные 150-мм и противоминные 66-мм орудия дредноута «Viribus Unitis»



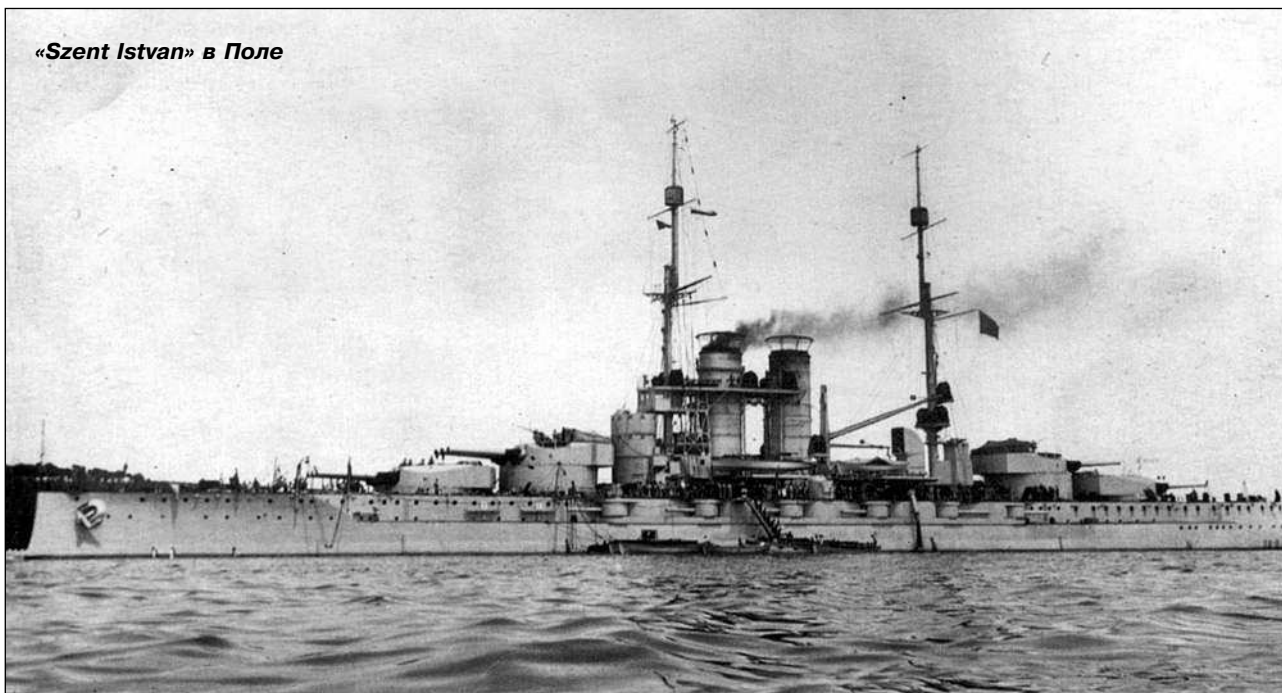
Продольный разрез линкора «Viribus Unitis»
М 1:600



«Viribus Unitis»
М 1:600



«Szent Istvan» в Поле



130-мм и (до форштевня) — в 110-мм; а верхний пояс — в 110-мм. В корме, за башней №4, 150-мм пояс перегораживался 130-мм траверзом толщиной 130 мм. Верхний пояс в корме отсутствовал.

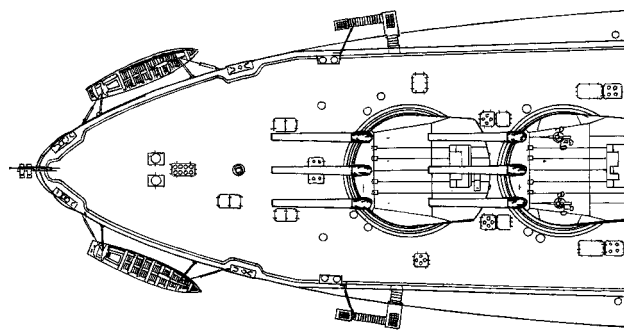
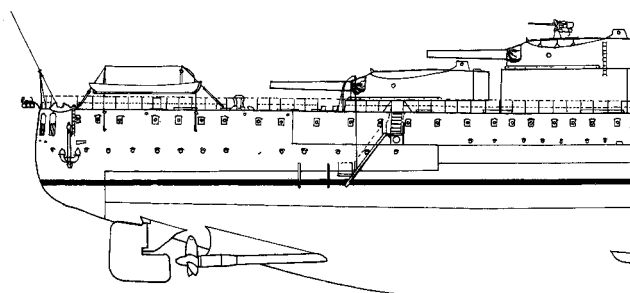
Горизонтальное бронирование выполнялось двухслойным. Нижняя палуба в пределах цитадели имела толщину 36 (18+18) мм в плоской части и 48 (18+30) мм на скосах; в носу — 43 (18+25) мм, в корме — 48 (18+30) мм. Средняя палуба вне каземата, а также крыша самого каземата имели 30-мм (15+15 мм) бронирование.

Барбетты и борта башен защищались 280-мм плитами, лоб башен — 200-мм, крыши — 150-мм наклонными и 60-мм плоскими. Стенки боевых рубок имели толщину 280-250 мм, крыши — 60 (носовая) и 50 (кормовая) мм; бортовые посты управления огнем 150-мм орудий имели 180-мм бронирование.

305-мм/45 орудия «Skoda» K10 заимствовались у типа «Radetzki». При максимальном угле возвышения 20° дальность стрельбы 450-кг снарядом достигала 20 000 м. Вспомогательный калибр из двенадцати 150-мм/45 орудий «Skoda» K10 размещался в казематах под верхней палубой, отличавшихся неудовлетворительной вентиляцией. Противоминные 66-мм/50 пушки «Skoda» K10 устанавливались на верхней палубе или на крышах башен ГК.

Торпедное вооружение состояло из четырех 533-мм подводных ТА: по одному в фор- и ахтерштевнях и два бортовых, расположенных в районе носовой возвышенной башни под углом к ДП.

Боезапас включал по 76 снарядов для 305-мм орудий, по 180 для 150-мм орудий, по 400 для 66-мм пушек, а также 14 торпед (включая две практические).



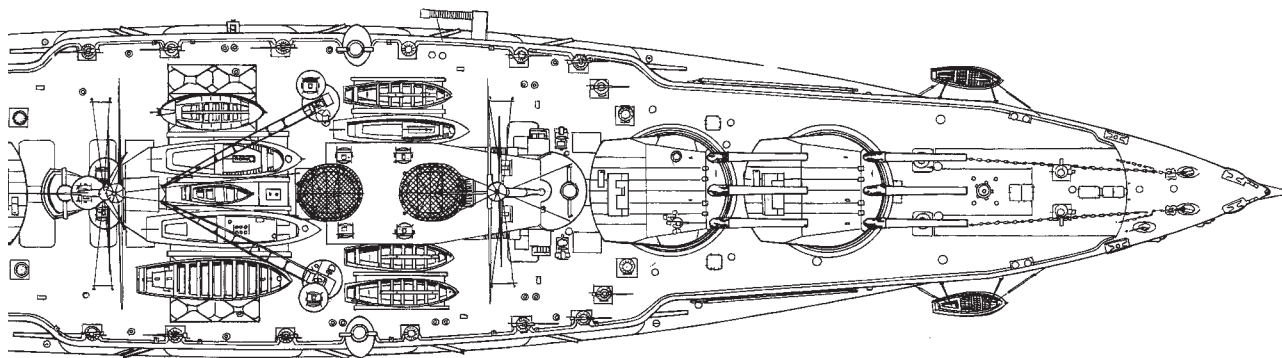
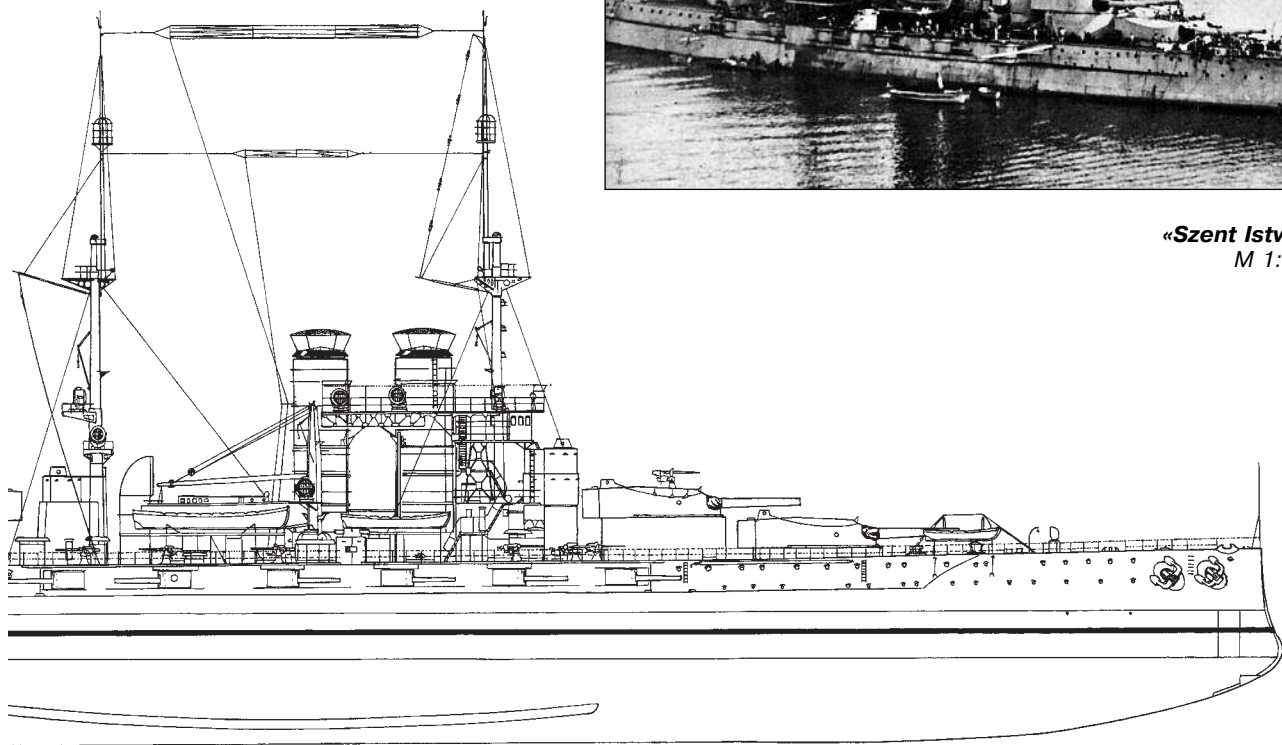
Для управления огнем ГК служили два 12-футовых (3,65-м) дальномера «Barr & Stroud», установленные в бронированных кожухах на крышах боевых рубок. Каждая башня снабжалась собственным 9-футовым (2,7-м) дальномером. Еще два таких же дальномера устанавливались в бронированных башенках по бортам в средней части и предназначались для управления огнем 150-мм орудий.

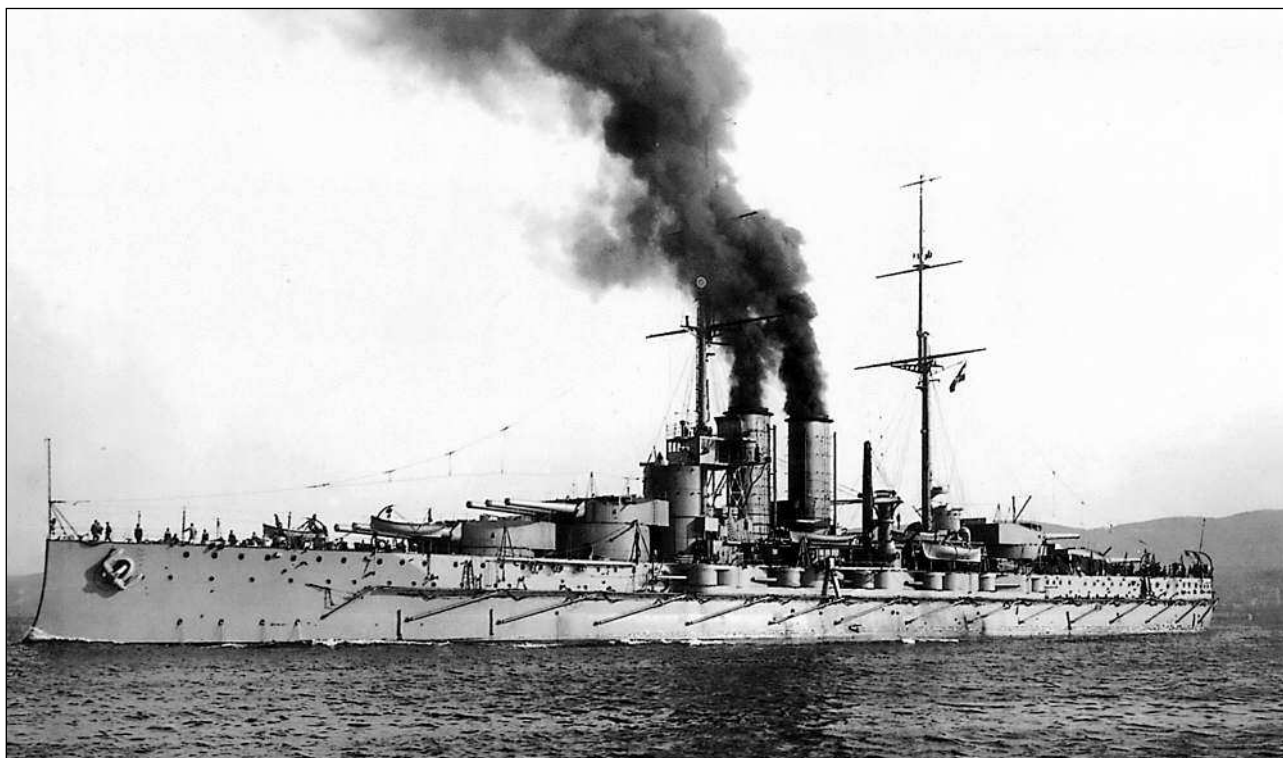
«Viribus Unitis», «Tegetthoff» и «Prinz Eugen» оснащались четырехвальной паротурбинной установкой системы «Parsons» и 12 котлами «Yarrow» (рабочее давление пара 18,5 атм.). «Szent Istvan» имел двух-

Австро-Венгерские дредноуте в базе. На переднем плане «Szent Istvan»

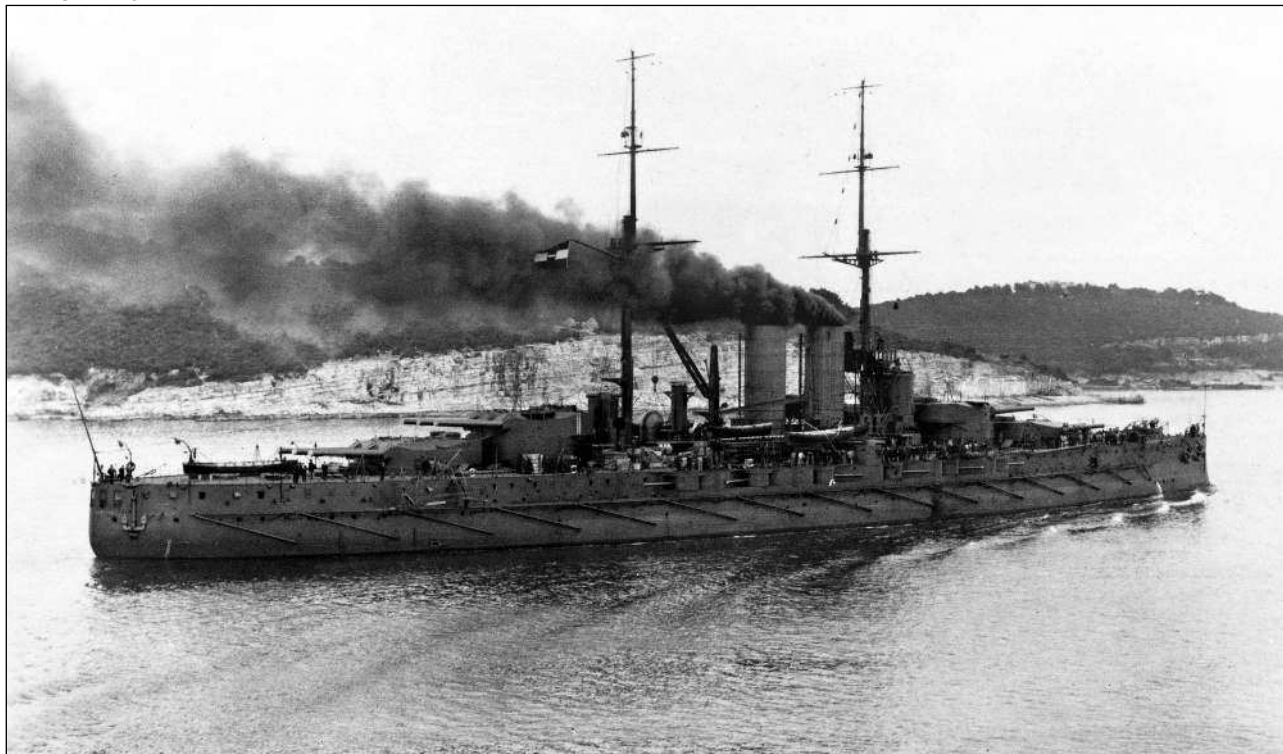


«Szent Istvan»
M 1:600





Вверху: «Prinz Eugen» вскоре после постройки
Внизу: «Tegetthoff»



вальную ПТУ «AEG-Curtis» производства компании «Hanz Danubius» и 12 котлов «Babcock & Wilcox» (рабочее давление 18 атм.). Проектная мощность установок была одинаковой — 25 000 л.с.

На испытаниях трех первых кораблей ни один не достиг проектной скорости 20,5 уз. «Tegetthoff» 15.4.1913 показал 20,3 уз при водоизмещении 20 280 т и мощности 24 300 л.с.; «Viribus Unitis» 18.9.1913 развил 20,41 уз при водоизмещении 20 275 т и мощности 27 200 л.с.; «Prinz Eugen» показал 20,28 уз при водоизмещении 20 373 т и мощности 26 200 л.с. Приемные испытания «Szent Istvan» в условиях военного времени не проводились. Утверждения о том, что линкор во время одного из выходов развил 21 уз при мощности 26 400 л.с. нельзя считать достоверными. Более того, в документах не раз отмечалось, что в походах он «постоянно отставал» от однотипных кораблей.

Рулевое устройство австро-венгерских дредноутов состояло из двух параллельных полубалансирных рулей, установленных в плоскости внутренних валов. У двухвального «Szent Istvan» оси винтов не совпадали с плоскостью рулей, поэтому он отличался худшей поворотливостью.

Модернизации

Число 66-мм/50 пушек в годы войны уменьшено до 10-12; противоторпедные сети демонтированы.

— 1915—1916 гг.: на крышах башен ГК установлено по 3-4 66-мм/50 зенитки «Skoda» K10 BAG: на «Viribus Unitis» и «Tegetthoff» — по две на крышах башен №2 и №3; на «Prinz Eugen» и «Szent Istvan» — по одной на башне №2 и по две на башне №3.

— 1916—1918 гг. («Szent Istvan» уже при вступлении в строй): все корабли несли на дымовых трубах козырьки для защиты от авиабомб.

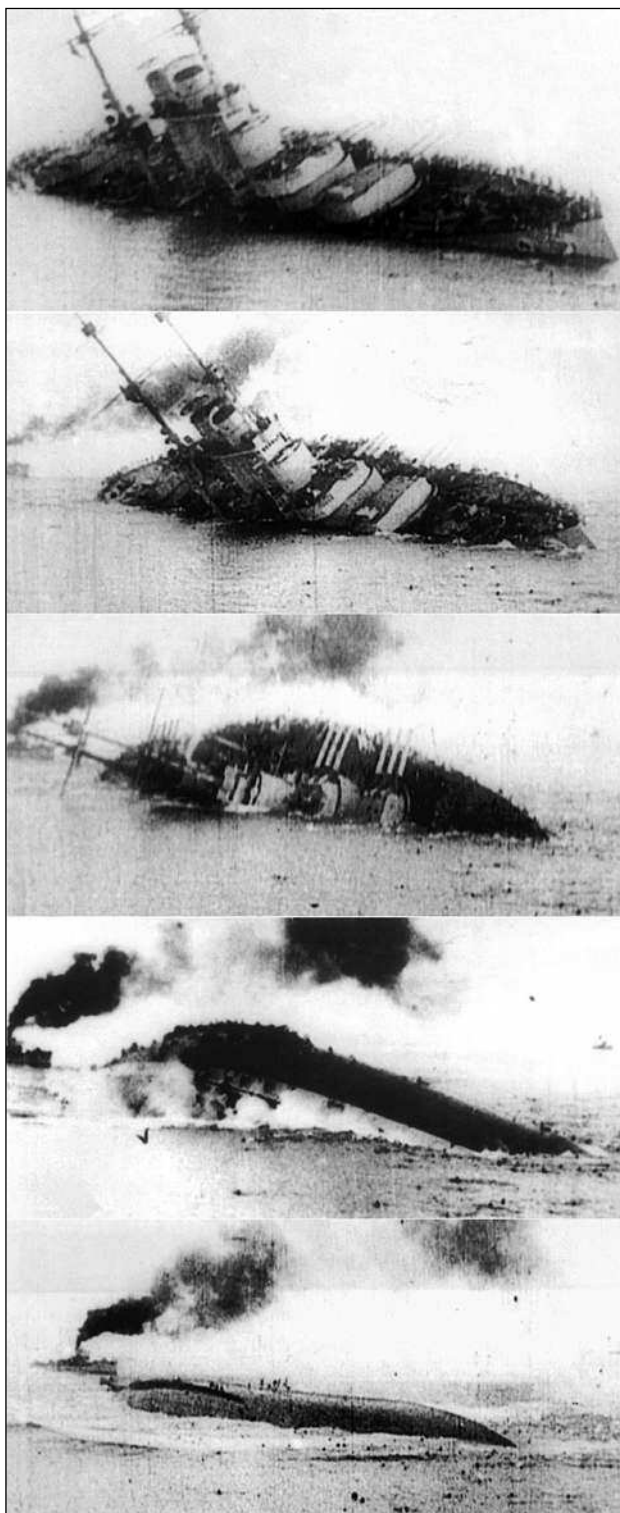
Служба

Весной 1914 г. «Viribus Unitis», «Tegetthoff», «Radetzki» и «Zrinyi» совершили поход в Восточное Средиземноморье с заходом на Мальту. В июне 1914 г. «Viribus Unitis» доставил в Триест тела убитых эрцгерцога Франца-Фердинанда и его супруги.

С началом войны «Viribus Unitis», «Tegetthoff» и «Prinz Eugen» (после вступления в строй — также «Szent Istvan») вошли в состав 1-й дивизии линкоров. 7.8.1914 они выходили в море для прикрытия возможного прорыва германских линейного крейсера «Goeben» и крейсера «Breslau», но в дальнейшем большую часть времени провели, стоя на якорях в гавани Полы. 24.5.1915, со вступлением в войну Италии, все три линкора участвовали в обстреле Анконы.

8.2.1917 на борту «Viribus Unitis» скончался командующий австро-венгерским флотом адмирал Антон Гаусс.

В июне 1918 г. все линкоры приняли участие в набеге на Отрантский патруль. «Viribus Unitis» и «Prinz Eugen» вышли из Полы 8.6.1918, «Tegetthoff» и «Szent Istvan» — на следующий день. Утром 10.6.1918 у о.



Выкадровка кинохроники, запечатлевшей гибель дредноута «Szent Istvan» 10 июня 1918 г.

Премуда вторая группа была обнаружена итальянскими торпедными катерами MAS-15 и MAS-21. В 03:25 «Szent Istvan» получил попадания двух 450-мм торпед с MAS-15 и в 06:05 перевернулся и затонул; погибло 89 чел. После этого операция была отменена, и все корабли вернулись в Полу.

31.10.1918, в связи с капитуляцией Австро-Венгрии, все корабли были переданы под юрисдикцию Югославского национального совета. Стоявшие в Поле «Viribus Unitis», «Tegetthoff» и «Prinz Eugen» подняли югославские флаги. Однако в ночь на 1.11.1918 «Viribus Unitis» был взорван подрывным зарядом с итальянской человекоуправляемой торпеды «Magnatta», доставленной миноносцем 65PN, и в 06:14 затонул в гавани Пола.

«Tegetthoff» передан по репарациям Италии; 25.3.1919 перешел в Венецию; в 1924—1925 гг. разобран на металл в Специи.

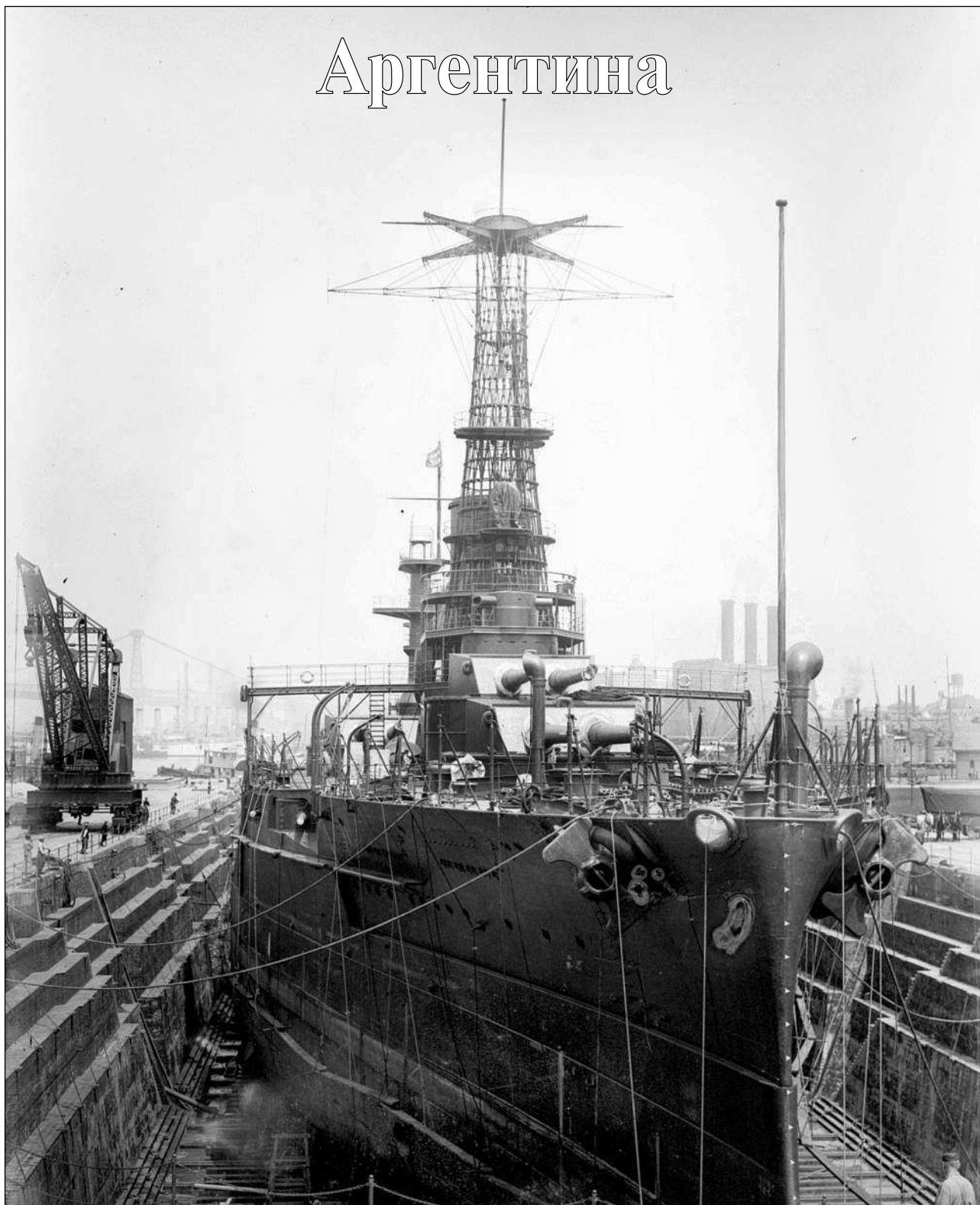
«Prinz Eugen» передан по репарациям Франции и 5.9.1920 прибыл в Тулон. 22.1.1922 затонул на мелководье в бух. Сэн в результате испытаний торпед; впоследствии поднят, но 28.6.1922 потоплен как мишень у м. Серпе (южнее Тулона) артиллерией французских линкоров «Bretagne», «Jean Bart», «Paris» и «France».



Гибель дредноута «Viribus Unitis» 1 ноября 1918 г.

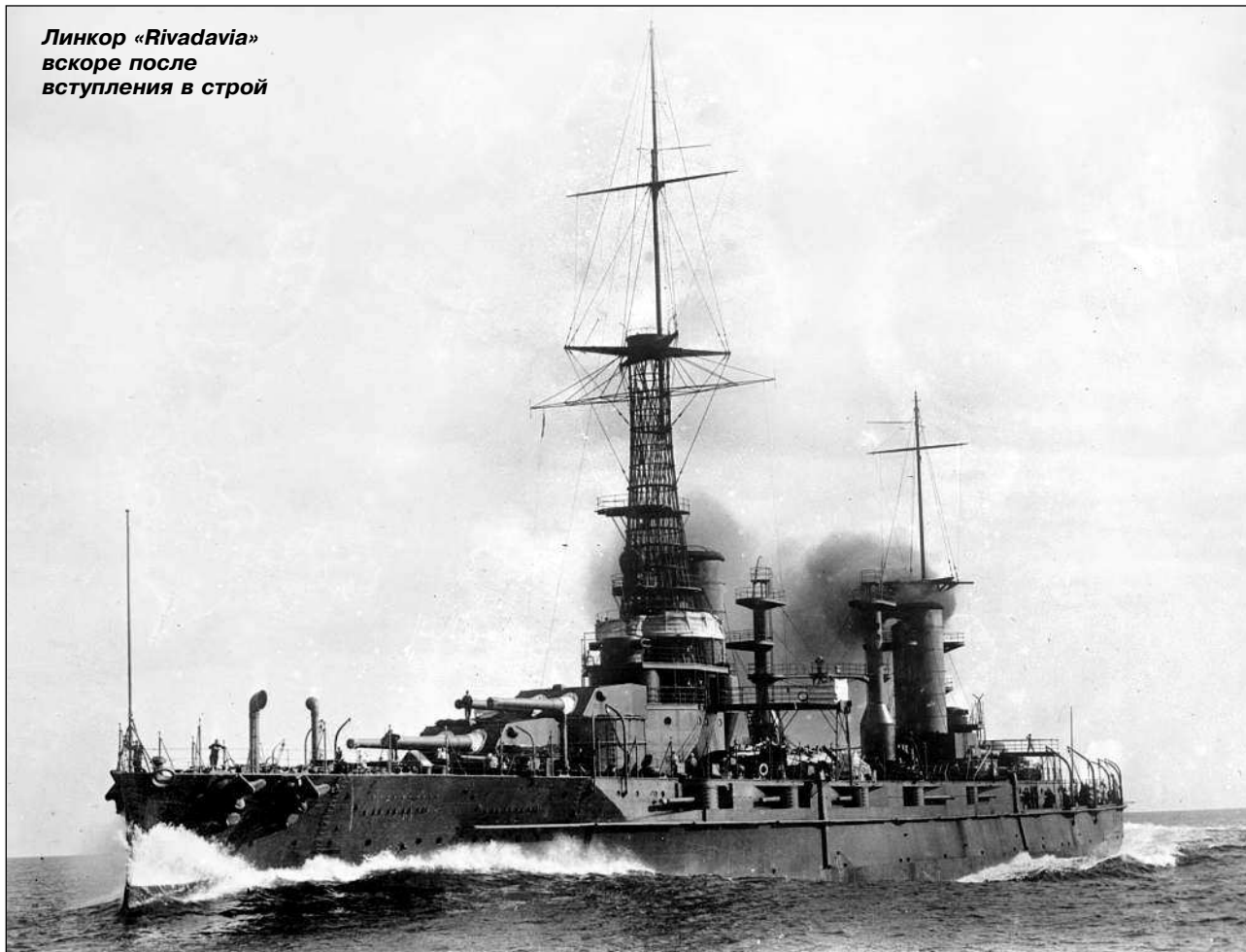


Аргентина



Линкоры типа «Rivadavia»

Линкор «Rivadavia»
вскоре после
вступления в строй



«Rivadavia»	«Fore River», Куинси	25.5.1910	26.8.1911	27.8.1914	исключен 1.2.1957
«Moreno»	«New York Shipbuilding», Кэмден	9.7.1910	23.9.1911	25.2.1915	исключен 1.10.1956

Проектирование

История появления линкоров «Rivadavia» и «Moreno» восходит к 1908 г. Новость о строительстве в Англии по заказу Бразилии двух дредноутов вызвала серьезное беспокойство в Буэнос-Айресе. Аргентинское правительство утвердило масштабную по меркам страны судостроительную программу, согласно которой предполагалось построить, помимо двух дредноутов (предусматривалось увеличить их число до трех, на случай, если Бразилия закажет третий корабль), 6 эсминцев и 12 миноносцев. Одновременно среди судостроительных фирм Старого и Нового Света был объявлен конкурс, для чего в Лондон была отправлена комиссия под председательством контр-адмирала Онофре Бетбедера. Откликнулись 15 фирм из Франции, Германии, Англии, Италии и США.

Рассмотрев полученные проекты, аргентинцы не стали выдавать заказ, а взяв лучшее, на их взгляд, из представленных разработок, скорректировали свои требования и объявили новый конкурс. В итоге победила американская фирма «Fore River», чья цена, 2 214 000 ф. ст., оказалась на 224 000 ф. ст. ниже, чем у ближайшего конкурента. Контракт на постройку «Rivadavia» и «Moreno» был подписан 22.1.1910.

История с двойным конкурсом вызвала недовольство ряда участников, поскольку они не без основания полагали, что в этом случае аргентинцы сознательно пошли на нарушение коммерческой тайны (в данном случае — рабочих чертежей и документации). «Интернациональный» характер проекта просматривался и в расположении артиллерии (концевые башни линейно-возвышенные, как в американском флоте, средние — диагонально смещены к бортам, как в английском и

Тактико-технические характеристики линкоров типа «Rivadavia»

Водоизмещение:	нормальное — 27 940 т, полное — 30 600 т
Размерения:	178,3/181,3x29,5x8,5 м
Энергетическая установка:	3 ТЗА «Curtiss», 18 ПК «Babcock & Wilcox», 39 000 л.с.
Скорость	22,5 уз
Запас топлива:	1600 (норм.) — 4000 (полн.) т угля + 660 т нефти
Дальность плавания:	11 000 (11) или 7000 (15) миль
Бронирование:	главный пояс — 280—254 (оконечности — 127—102) мм, верхний пояс — 203—229 мм, траверзы 254 мм, башни — 305—224—76 мм, барбеты — 305 мм, казематы — 152 мм, палуба — 38+76 мм, рубка — 305 мм, кормовая рубка — 29 мм
Вооружение:	12 — 305-мм/50 (6x2), 12 — 152-мм/50, 16 — 152-мм/50, 2 — 533-мм ТА
Экипаж:	1130 (130) чел.

германском), и схеме бронирования (почти в точности повторяющей принятую в английском флоте), и в расположении силовой установки (как на итальянском линкоре «Dante Alighieri»).

Созданные в противовес бразильским «Minas Gerais» и «San Paulo», аргентинские корабли заметно превосходили своих северных оппонентов. Они оказались крупнее, быстрее, и были лучше защищены. Имея те же двенадцать орудий главного калибра, «Rivadavia» и «Moreno» за счет более рационального размещения выигрывали в бортовом залпе.

Конструкция

Архитектурно аргентинские линкоры отличались протяженным полубаком, тянувшимся до барбета кормовой возвышенной башни, характерной для американских кораблей того времени ажурной решетчатой фокмачтой, спроектированной на основе конструкции, разработанной известным российским инженером Шуховым, широко разнесенными по длине дымовыми трубами и расположенными в средней части двумя массивными грузовыми колоннами со стрелами для обслуживания корабельных катеров.



Линкор «Rivadavia» в достройке

