

Л63 **Лисицын, Федор Викторович.**  
Броненосцы Первой мировой / Федор Лисицын. — Москва : Яуза :  
Эксмо, 2020. — 432 с.

ISBN 978-5-04-115413-4

Появившись после Крымской войны, броненосцы надолго стали становым хребтом всех флотов мира. Это были прямые наследники гордых, многопалубных парусных линейных кораблей, высшая концентрация военно-морской мощи. Стремительно развиваясь, броненосцы становились все лучше защищенными и вооруженными.

Однако постройка в 1906 г. корабля нового класса — «Дредноута» — перечеркнула развитие броненосцев. По инерции еще строились и закладывались последние, самые совершенные из представителей класса эскадренных броненосцев, однако бывшая гордость флотов, стоившая миллионы, низводилась на вспомогательную роль.

Но, перестав быть главной силой больших флотов, старые броненосцы все же получили достойное место в ходе Первой мировой войны. Трудно определить тот род службы, который они НЕ несли в ходе боевых действий. Они участвовали в эскадренных боях, обстреливали берег, ставили минные заграждения, служили учебными кораблями, сопровождали конвои и сами перевозили войска и даже грузы, работали ледоколами, были плавучими базами, охраняли гавани как плавучие батареи, служили казармами и штабными кораблями, вступали в дуэли с батареями противника и многое другое. Пожалуй, единственное, в чем они не приняли участие, так это в активной охоте на подводные лодки.

Новая книга Федора Лисицына — это подробный рассказ о броненосцах — участниках Первой мировой войны.

УДК 623.82(091)  
ББК 68.54

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

**Лисицын Федор Викторович**  
**БРОНЕНОСЦЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ**

*В авторской редакции*  
Ответственный редактор *Н. Аничкин*  
Художественный редактор *П. Волков*

В оформлении переплета использован материал, предоставленный редакцией.

ООО «Издательство «Яуза»  
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.  
Home page: [www.yauza.moscow](http://www.yauza.moscow)

Для корреспонденции:  
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1.  
Тел. +7(495) 411-68-86.  
E-mail: [editor@yauza.moscow](mailto:editor@yauza.moscow)

ООО «Издательство «Эксмо»  
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел.: 8 (495) 411-68-86.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)  
Өндіруші: «ЭКМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.  
Тел.: 8 (495) 411-68-86.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru).  
Тауар белгісі: «Эксмо»  
**Интернет-магазин:** [www.book24.ru](http://www.book24.ru)  
**Интернет-магазин:** [www.book24.kz](http://www.book24.kz)  
**Интернет-дүкен:** [www.book24.kz](http://www.book24.kz)  
Импортёр в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».  
Қазақстан Республикасында импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.  
Дистрибьютор и представитель по приему претензий на продукцию,  
в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»  
Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды  
қарындаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС.  
Алматы қ. Домбровский көш., 3-а», литер Б, офис 1.  
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92; E-mail: [RDC-Almaty@eksmo.kz](mailto:RDC-Almaty@eksmo.kz)  
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.  
Сертификация туралы ақпарат сайтта: [www.eksmo.ru/certification](http://www.eksmo.ru/certification)  
Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ  
о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»  
[www.eksmo.ru/certification](http://www.eksmo.ru/certification)  
Өндірген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 16.07.2020. Формат 84x108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Печать офсетная. Усл. печ. л. 45,36.  
Тираж экз. Заказ

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ!



[eksmo.ru](http://eksmo.ru)

МЫ В СОЦСЕТЯХ:

- [eksmolive](#)
- [eksmo](#)
- [eksmolive](#)
- [eksmo.ru](#)
- [eksmo\\_live](#)
- [eksmo\\_live](#)

ISBN 978-5-04-115413-4



В электронном виде книги издательства «Эксмо»  
скачать на [www.litres.ru](http://www.litres.ru)

ЛитРес:  
электронная библиотека



**book 24.ru**

16+

Официальный  
интернет-магазин  
издательской группы  
«ЭКМО-АСТ»

# СОДЕРЖАНИЕ

---

Броненосцы Великой войны .....	4
Австро-Венгрия .....	8
Бразилия .....	40
Великобритания .....	44
Германия .....	117
Греция .....	165
Италия .....	171
Португалия .....	207
Россия .....	210
США .....	260
Турция .....	315
Франция .....	322
Япония .....	382
Литература .....	430

# Броненосцы Великой войны

**П**оявившись после событий Крымской войны, броненосцы надолго стали становым хребтом всех флотов. Это были прямые наследники гордых, многопалубных парусных линейных кораблей, высшая концентрация военно-морской мощи. К концу XIX века тип боевого корабля, называющийся в русском языке броненосцем, представлял из себя, триединое сочетание мощи тарана, артиллерийского и торпедного (или, как тогда было принято говорить, минного) вооружений, при этом защищенное в максимально возможной степени броней. Самые крупные из таких кораблей гордо назывались эскадренными броненосцами, корабли меньших размеров или устаревшие носили именование броненосцев II или III классов, для прибрежных действий существовали броненосцы береговой обороны. В разных странах существовали различные классификации, характеристики кораблей изменялись по мере совершенствования оружия, брони и силовых установок, но к 1900 году «стандарт» в мировом понимании выглядел так: 4 крупнокалиберных орудия (калибром от 240 мм и выше) в башенных или барбетных установках в носу и корме, 6–18 орудий среднего (120–164-мм калибра), установленных по бортам (в батарее, в казематах или в башнях, возможно смешанное расположение), скорость 15–18 узлов, бортовое бронирование как минимум в два пояса (по ватерлинии более толстый, поверх него более короткий – второй – тоньше (или равной толщины с поясом по ватерлинии)). Водоизмещение от 10 до 15 тысяч тонн. Да, были исключения – встречались корабли (обычно постройки или проектирования до середины 1890-х годов) с 2, 3 или 6 орудиями главного калибра или, наоборот, с 203-мм орудиями в качестве среднего калибра (флот США), в составе флотов еще числились корабли постройки 1860–1870-х годов с батарейным расположением пушек, были эскадренные броненосцы меньшего водоизмещения, существовали корабли с большей (до 20 узлов) скоростью хода, за счет облегчения бронирования, но тенденция была четко определена. Эскадренные броненосцы дополнялись в некоторых флотах броненосцами береговой обороны – более мелкими кораблями (от 2500 до примерно 7000 т водоизмещением), несшими от 1 до 4 орудий калибром от 210 до 340 мм в одной или двух башнях, несколько пушек среднего калибра и имевшими более скромную броневую защиту (причем не столько по толщине брони, сколько по ее площади). Для многих небольших флотов броненосцы береговой обороны составляли основу флота. В США их роль играли крупные мониторы – фактически те же броненосцы береговой обороны, но с чрезвычайно низким надводным бортом и более скромным вспомогательным вооружением.

Опыт японско-китайской и испано-американской войны и развитие техники привело к дальнейшей эволюции типа эскадренного броненосца: проектировались корабли носители «промежуточного калибра» (пушки 203–254-мм калибра ставшие между 4 «главными» 305-мм орудиями и «средним калибром», который то же грозил «подрасти» до 170–178 мм (на американских и германских

броненосцах), а то и до 190–194 мм (Франция, Австро-Венгрия), постепенно росло водоизмещение и понемногу скорость хода (тут лидировали итальянцы), но все это эволюционное развитие было перечеркнуто одним-единственным проектом одного-единственного корабля: «Дредноут».

Идея корабля, вооруженного только крупнокалиберными орудиями, носилась в воздухе, к ней рано или поздно бы пришла эволюция обычного броненосца, но появление «Дредноута» стало по-настоящему революционным событием. На основании теоретических разработок, правоту которых подтвердил опыт Русско-японской войны (работы по проектированию этого корабля начались до 1904 года, но в ходе проектирования и постройки опыт боевых действий, безусловно, учитывался), британские инженеры создали корабль, который качественно превосходил любой современный ему эскадренный броненосец в вооружении (8 орудий главного калибра в бортовом залпе против 4), скорости хода (за счет турбинной силовой установки «Дредноут» мог развивать 21 узел) и большинство современных ему броненосцев еще и в толщине и надежности броневой защиты. Фактически в поединке один на один «Дредноут» не оставлял бы ни одному из своих предшественников никаких шансов, кроме надежды на чудо. Началась «эпоха дредноутов».

По инерции еще строились и закладывались последние, самые совершенные, из представителей класса эскадренных броненосцев, последние из них будут вступать в строй в момент, когда на верфях будет кипеть работа уже над сверхдредноутами с 8–12 343–356-мм орудиями, способными теоретически справиться уже с соединением из 3–4 эскадренных броненосцев. Былая гордость флотов, стоившая миллионы, низводилась на вспомогательную роль. К началу Первой мировой войны на верфях Великобритании уже достраивались линкоры типа «Куин Элизабет» водоизмещением более 29 000 тонн с 381-мм орудиями и скоростью хода 25 узлов, в сравнении с которыми бывшие владельцы морей всего лишь 15-летней давности выглядели немощными карликами. Но перестав быть главной силой больших флотов – старые броненосцы все же получили достойное место в ходе Первой мировой войны. Трудно определить тот род службы который они НЕ несли в ходе боевых действий. Они участвовали в эскадренных боях, обстреливали берег, ставили минные заграждения, служили учебными кораблями, сопровождали конвои и сами перевозили войска и даже грузы, работали ледоколами, были плавучими базами, охраняли гавани как плавучие батареи, служили казармами и штабными кораблями, вступали в дуэли с батареями противника и многое другое пришлось им делать на войне. Пожалуй, единственное в чем они не приняли участие так это в активной охоте на подводные лодки. Не отставали от старших по классу братьев и броненосцы береговой обороны – их орудия грохотали на Балтике, у побережья Фландрии, в песках Суэца и у берегов Дарданелл. После окончания мировой бойни хва-

тило еще конфликтов, связанных с распадом трех империй, в ходе которых нашлось место и для орудий броненосцев, и только Вашингтонский договор по ограничению морских вооружений положил конец существованию значительного числа этих кораблей, но неко-

торые уцелели. Вторую мировую войну на море начали орудия германского броненосца, норвежские броненосцы береговой обороны погибли, обороняя Нарвик, а последние представители класса броненосец дожили до списания в 1950-е годы.

## Примечания и предупреждения

Для единства классификации броненосцев автор разделяет их на эскадренные броненосцы первого класса – нормальным водоизмещением более 10 000 т и с артиллерией главного калибра из 280 мм или более крупного калибра орудий, эскадренные броненосцы второго класса – с главным калибром менее 283 мм или водоизмещением менее 10 000 т и броненосцы береговой обороны. Выбор калибра для указания на броненосцы первого класса сделан не 305 мм, как было принято в военно-морской литературе в начале XX века, а 280 мм из-за наличия немецких кораблей – масса снаряда орудий этого калибра которых была более чем сравнима с массой снаряда, скажем, 305-мм орудий французских броненосцев. В класс броненосцев береговой обороны внесены и американские «океанские» мониторы – которые при наличии все же определенных конструктивных отличий вполне сопоставимы с этими кораблями.

В тех случаях когда это идет вразрез с принятой в описываемой стране системой классификации: а в разных странах были разные классификации – в Германии, например, сначала броненосцы подразделялись на 4 класса (где 4-й класс – это корабли береговой обороны), а затем был принят термин «линейный корабль» (аналогично и для Великобритании – где все эскадренные броненосцы и линкоры дредноуты одинаково классифицировались как «battleship»), в Италии существовала своя оригинальная классификация боевых кораблей и т.п. – по возможности будут оговариваться особенности национального кораблестроения.

Водоизмещение кораблей указано обычно (там где нет специального уведомления) в английских «длинных» тоннах (long ton) в 1016,0469088 килограмма, там, где указано, «метрических тонн», или стоит сокращение мт. – указана метрическая тонна в 1000 кг. Все остальные массы, кроме водоизмещения, указаны именно в метрических тоннах. Термин вес, вместо современного «масса» применяется как равнозначный, как это было принято в ту эпоху.

Длина ствола орудий в калибрах указана в описании кораблей разных флотов так, как это было принято в этом флоте, например длины стволов орудий германского и австро-венгерского производства с учетом длины зарядной камеры, а например, в английском или итальянском флоте эта длина не учитывается, таким образом немецкое орудие с длиной ствола в 40 калибров будет по английской системе иметь длину ствола примерно в 37 калибров. При этом стоит учитывать что обычно «паспортные» значения длины ствола орудий в калибрах, а иногда и калибр в миллиметрах давались округленно – например германское орудие 28см SKL/40, традиционно обозначаемое как 280-мм (при фактическом калибре в 283 мм). Отличаться в различных национальных системах измерения будет и длина ствола. Разбор всех этих тонких отличий артсистем требует отдельной справочной работы по корабельной артиллерии, по возможности это будет отражено в тексте.

Броневая защита. Так как эта книга посвящена именно броненосным кораблям, то требуется отдельно рассмотреть вопрос о бронировании – стойкость брони в зависимости от ее марки и времени ее изготовления (более поздние крупновские цементированные плиты были на несколько процентов более прочными, чем ранние бронеплиты, выполненные по той же технологии) – стойкость бронеплит зависела от огромного числа факторов (от угла встречи, недаром для палубной и бортовой брони применялись различные марки брони), от типа снаряда, но в первую очередь от количества и вида легирующих добавок в металл броневой плиты, и наличия, а также способа закалки ее поверхности.

Существуют различные способы пересчета прочности броневых плит разного класса, но автор в целом предпочитает руководствоваться следующим соотношением:

150 мм цементированной брони Крупна выработки около 1900 г. соответствуют по стойкости:

174 мм нецементированной крупновской брони;

187–215 мм цементированной гарвеевской брони;

270 мм сталеникелевой брони;

315 мм бронирования компаунд (скрепленные вместе стальная и железная плита);

370 мм плиты литой стали;

450 мм железной плиты.

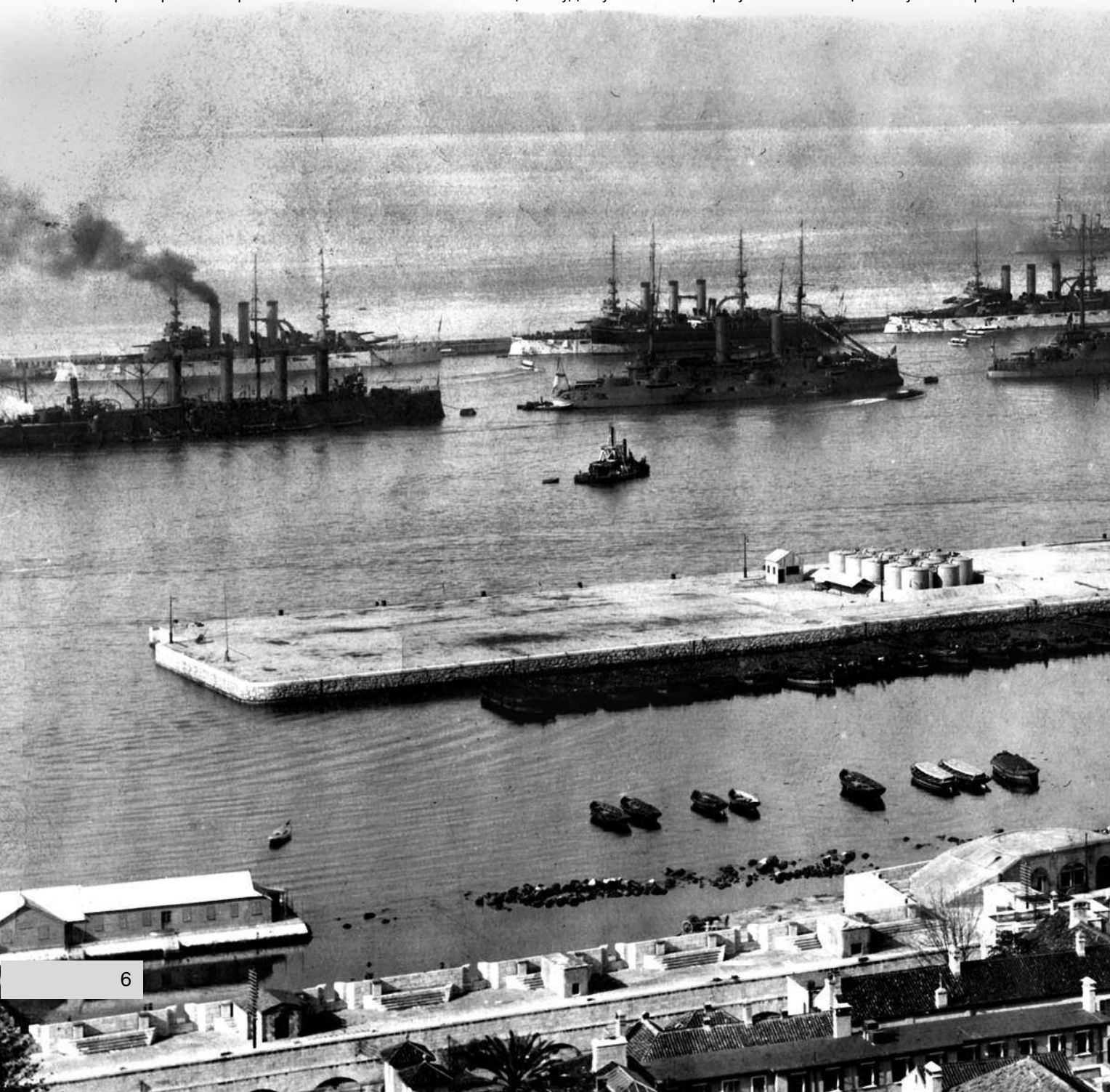
При использовании других методик расчета эти соотношения могут меняться, но неприципиально.

Следует помнить – что процесс цементирования был технологически возможен сначала на плитах толще 127 мм, а по мере развития технологии на плитах толще 76–100 мм, более тонкое бронирование выполнялось без цементации, более того, при малых толщинах броневой плиты относительно калибра снаряда – например при пробивании 50-мм плиты 152-мм снарядом, разницы по стойкости между сталеникелевой броней и крупновской практически отсутствовала.

Практика 1880–1890-х годов требовала при расчете общей стойкости вертикально установленных броневых плит обязательного учета толщины подложки под броню и толщины и стойкости деревянной подкладки. Фактически для

условий боя времен Первой мировой войны учет этих дополнительных преград в общей сопротивляемости практически бесполезен, и толщина вертикальной брони (случаи исключения будут по возможности оговариваться) будет указываться «без подкладки». Скорее не стоит забывать роль каменного угля в бортовых угольных ямах – который, как тогда считали, по сопротивляемости двух футов (0,61 м) толщины слоя угля эквивалентен 25–37 мм стальной плиты (в зависимости от качества угля). Этот фактор защиты безусловно стоит принимать во внимание.

Другая ситуация была с палубным бронированием – при попадании снаряда в плиту под острым углом начинали играть роль другие эффекты – от плиты требовалось больше гибкости и возможности деформироваться без разрыва, чем стойкости. Большинство броненосцев вообще имели палубное (и другое горизонтальное) бронирование из обычных листов судостроительной стали (на самых старых кораблях часто даже из железа), а крыши броневых рубок часто выполнялись из бронзы или меди (для обеспечения работы магнитных компасов). При этом роль подкладки под броню резко возрастает и по возможности ее толщина будет учитываться при указании толщин палубного брониро-



вания. Относительно качества палубной брони: примерно можно считать, что 37 мм горизонтальной плите экстра-мягкой никелевой стали (в отдельных случаях содержание никеля в сплаве доходило до 30 %) соответствует:

51–57 мм стали «повышенного сопротивления»;

76 мм мягкой судостроительной стали;

114–127 мм железной плиты.

Автор надеется, что этих данных будет достаточно для разбора и сравнения качества бронирования тех или иных описанных в данной книге кораблей.

***Отряд русских кораблей (в т.ч. линкоры «Слава» и «Цесаревич») в Гибралтаре, январь 1909 г.  
Корабли в белой окраске – американские броненосцы «Великого Белого флота»,  
завершающие кругосветное плавание***

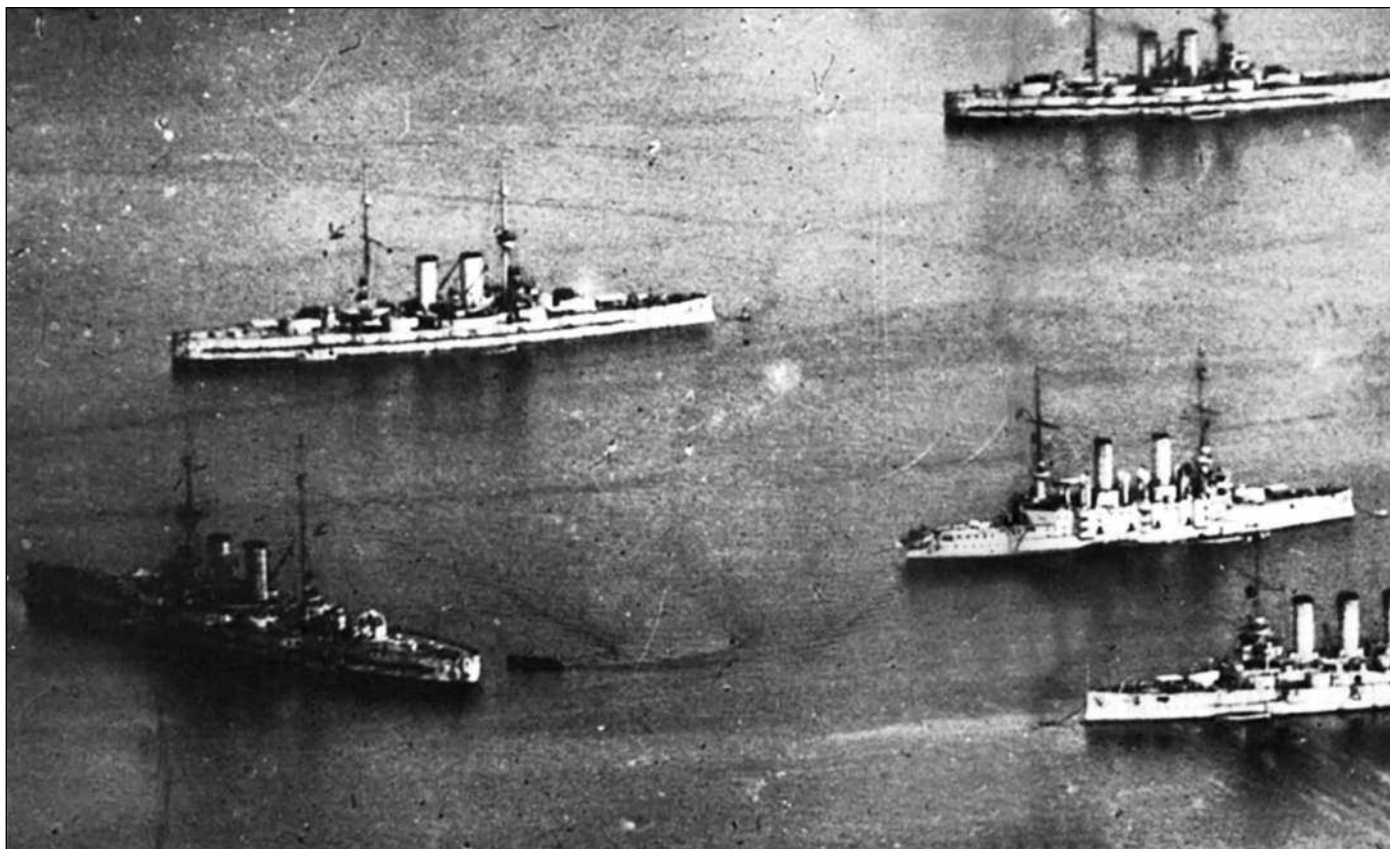


# Австро-Венгрия

**К**огда рассказывают об истории австро-венгерского военно-морского флота всегда вспоминают про борьбу за финансирование между австрийскими и венгерскими «парламентскими делегациями», объясняя ею и крайнюю ограниченность в расходовании средств, и своеобразность кораблестроительной политики «двухединой» страны. Все так – и соперничество за финансирование имело место, равно как и полуанекдотическая попытка помирить стороны созданием «национального венгерского кораблестроения», закончившаяся трагедией «неудачно построенного» дредноута «Сент-Иштван», но стоит отметить еще один фактор, и он, пожалуй, и будет самым главным. Австро-венгерский военный флот все время своего развития после войны 1866 года имел только одного вероятного противника (даже когда де-юре этот противник был союзником по Тройственному союзу) и рассчитывался на один и тот же театр. Причем весьма ограниченный (около 370–410 миль побережья) и строго определенный географическими условиями театра. Разговор понятен про Италию и про Адриатическое море. Именно это были граничные условия, в рамках которых австро-венгерские адмиралы могли по-

тратить больше или меньше денег, могли построить больше или меньше кораблей – но строго против одного-единственного противника и строго под один-единственный морской театр.

Подобного больше не было ни у одной из великих морских держав, а к таковым в 1890–1900 гг. стоило бы отнести те страны, что способны были вести постройку эскадренных броненосцев самостоятельно. Колониальные устремления «Дунайской монархии» были весьма скромными – страна последовательно отказывалась от любых возможностей (а они были) заполучить заморские земли и в 1884 году во время Берлинской конференции по проблемам Конго официально заявила о полном отказе от колониальной политики выраженной путем «эффективной оккупации». Наличию колоний австро-венгерские политики предпочитали наличие концессий в колониальных владениях других стран или в независимых странах (самой большой была австро-венгерская концессия в Китае, да и та была оформлена после 1900 г.). Несколько кораблей, которые страна посылала в дальние плавания или стационарами в иностранные порты, скорее служили для учебных целей и поддержки австро-венгерских под-



данных (и особенно бизнесменов) и не требовали экстраординарных расходов. Конечно, такие условия определили и весьма специфический облик австро-венгерских броненосцев. Они никогда не блистали размерами и индивидуальной боевой мощью, но всегда строились основательно защищенными, скоростными и с достаточной для Адриатики мореходностью и проектировались действительно «против» строго определенных итальянских кораблей.

Единство места будущих боев и противника определило и стратегию, и тактику австро-венгерского флота. Учитывая бурный рост (как количественный, так и качественный) итальянского флота во второй половине 1870-х и в 1880-е, наследникам адмирала Тебетгофа было трудно рассчитывать на еще одно повторение Лиссы, но стратегия нанесения внезапных ударов по пунктам итальянского побережья с целью вынудить итальянцев снова дать бой на условиях австро-венгров прослеживается четко. После усиления балканских славянских государств добавилось содействие в случае конфликта сухопутной армии в действиях против побережья Албании и Черногории.

Именно с такими оперативными планами Австро-Венгрия вошла в Первую мировую войну, где первоначально оказалось, что главный противник это не сохраняющая нейтралитет Италия, а Франция пытающаяся помочь через порты Адриатики армиям Сербии и Черногории. К счастью для Двуетидной монархии боль-

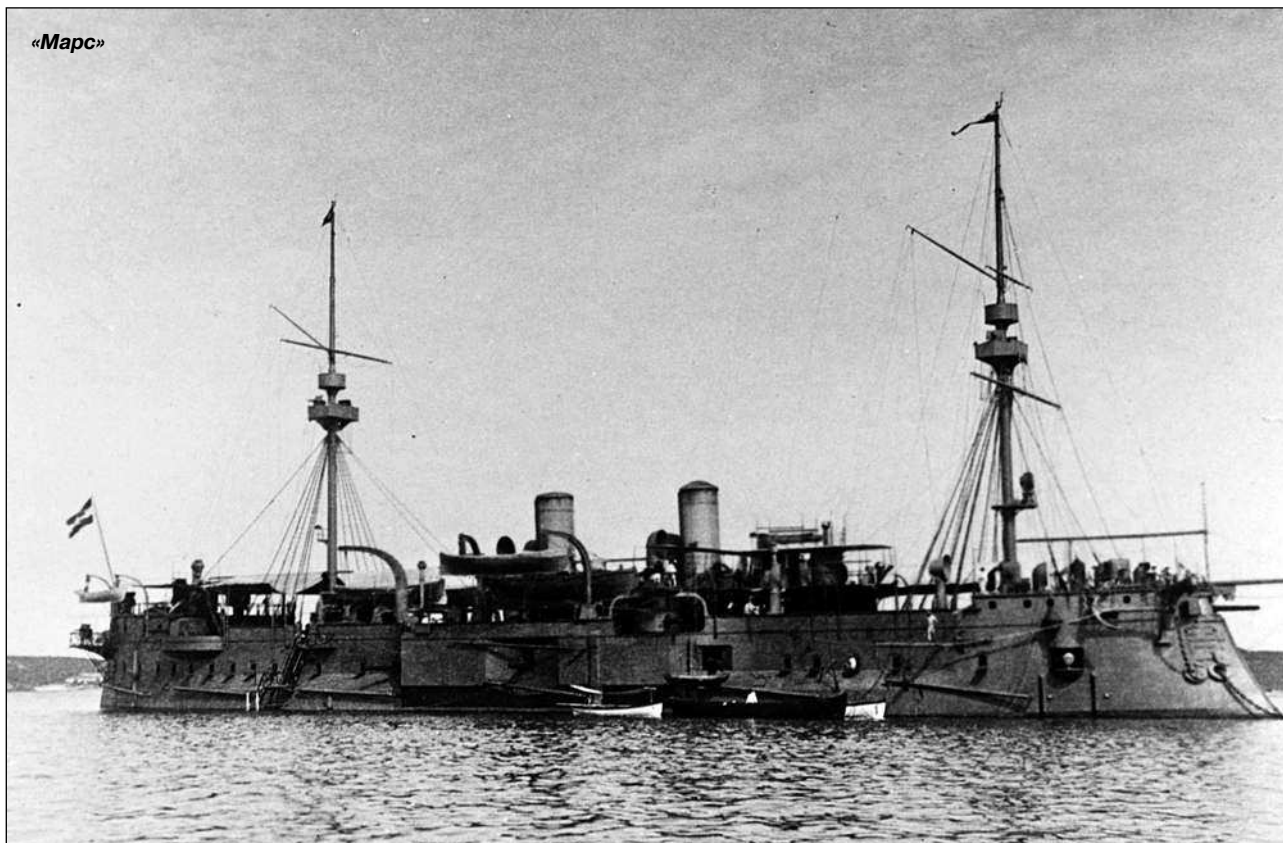
шой активности французский флот не проявил, ограничившись потоплением одного крейсера в бою у Антивари и блокадой Отрантского пролива. А вот после вступления в войну Италии ситуация для австро-венгерских моряков вернулась к заранее подготовленной и теоретически решенной – австро-венгерские морские силы, включавшие в себя и броненосцы, нанесли заранее запланированные удары по итальянскому побережью. Правда, это стало первой и последней такой удавшейся операцией в войне – итальянские боевые корабли буквально не вышли на бой. Итальянцы предпочли воевать на Адриатике легкими силами при поддержке союзников, а броненосцы и линкоры отстаивались в портах. Этим они только облегчили активную боевую работу австро-венгерских моряков.

В результате небольшой австро-венгерский флот отлично проявил себя в войне, оправдав все затраты на свое создание и единственной проблемой и источником серьезных потерь для него стали итальянские катерники, добившиеся в той «малой морской войне» феноменальных успехов потопив дредноут и броненосец береговой обороны, а также проводившие еще несколько блестящих, но менее удачных атак. Свою войну, как и в 1866 году, Австро-Венгрия проиграла на суше, и хотя брожения революционных масс, а также восстания не обошли стороной ее флот, все же они были успешно подавлены и не приобрели того размаха, как на флотах Российской империи в 1917 году.



Австро-венгерский флот в Поле, 1916 г.

## Корабль береговой обороны (бывший броненосец 2-го класса) типа «Тегетгофф»



«Mars» 127 STT, Сан-Рокко 1.4.1876 15.10.1878 10.1881 в 1920 г. передан Италии

Прославленный ведущими морскими авторитетами таранный удар броненосца «Фердинанд Макс» в борт итальянского «Ре д'Италия» привел не только к второй волне увлечения кораблями-таранами (первая случилась после боя на Хемптонском рейде в ходе Гражданской войны в США), но и к активному поиску оптимального типа корабля, который мог бы вести бой в условиях господства таранной тактики. Причем наиболее интенсивным и поучительным на оригинальные технические и тактические решения этот поиск был в австро-венгерском флоте, «герое и инициаторе» возврата к древнегреческому методу морских сражений. Генеральный инспектор кораблестроения Австро-Венгрии Йозеф фон Ромако на волне успеха после Лиссы последовательно создавал и отработывал тип корабля, который не только был бы способен к нанесению таранного удара, но и мог бы подготовить этот удар по противнику (австро-венгерские моряки не забывали, что удачно таранить противника «Фердинанд Макс» смог только после повреждения рулевого устройства на итальянском броненосце). Для этой цели фон Ромако последо-

вательно развивал тип казематного броненосца, имевшего несколько крупнокалиберных орудий в сильно бронированной батарее в центральной части корабля. Причем часть орудий обязательно должна была иметь возможность вести огонь вперед по носу, подготавливая таранный удар. Двухъярусный каземат, реализованный на таких броненосцах, как «Кустоцца» и «Эрцгерцог Альбрехт», был повторен даже англичанами на их знаменитом броненосце «Александра». Однако усиление брони на кораблях потенциального противника заставляло ставить все более и более тяжелые орудия (с 160–210-мм пушек ранних казематных броненосцев до 235-мм орудий на «Эрцгерцог Альбрехте» перешли на 263-мм пушки на «Кустоцце») и когда Йозеф фон Ромако начал в 1875 г. проектировать «Тегетгофф», корабль, названный в честь победителя при Лиссе, он понял, что разместить в два яруса затребованные 280-мм орудия ему уже не удастся. Пришлось создавать уникальный проект, ставший последним австро-венгерским броненосцем, последним кораблем, спроектированным фон Ромако (он умер в 1882 году) и надолго ставший самым

Водоизмещение, т:	
нормальное	7431
Размеры, м:	89,4(вл)/92,5x21,8x7,57
Энергоустановка:	двухвальная ПМУ 3-го расширения, 8 цилиндрических ПК
Мощность, л.с.:	8160
Запас топлива, т (полный):	670 (уголь)
Скорость, уз.:	15,3
Бронирование, мм:	
борт	370
траверзы	300–250
казематы	370
палуба	40
рубка	174–125
Вооружение:	
Артиллерийское	6x1 – 235-мм/32 G. L/35 C.80 5x1 – 149-мм/33 G. L/35 K.86 2x1 – 66-мм/16 G. L/18 9x1 – 47-мм/40 SFK L/44 H 6x1 – 47-мм/30 SFK L/33 H 2x1 – 350-мм ТА (носовой и кормовой)
Торпедное	
Экипаж, чел.:	575

мощным и мореходным из австро-венгерских боевых кораблей. Правда, в строй он вошел уже тогда, когда стало ясно, что будущее за барбетными и башенными кораблями.

Все в проекте броненосца «Тегетгофф» было подчинено таранной тактике, и возможности при этом навести хотя бы одно 280-мм орудие в любую точку горизонта. Шесть 280-мм орудий были установлены в каземате, имевшем очень сложную граненую форму с глубокими «впадинами» изогнутых бронеплит, в которых были проезаны орудийные порты. Такая форма каземата позволила обеспечить концевым орудиям феноменальный для батарейных и цитадельных броненосцев угол обстрела в 105–106°, с возможностью вести огонь

прямо в нос и корму. Правда, средние орудия при этом получили возможность стрелять только в узеньком секторе по 15° в нос и корму от траверза. При этом глубокие вырезы и изогнутые бронеплиты обеспечили безопасность стволов орудий при скользящем таранном ударе (уроки Лиссы, где броненосцы в неудачных попытках таранить буквально скользили борт об борт). При этом каземат еще имел броневой траверз, отделяющий носовую пару орудий от других, – он повышал защиту корабля с носовых курсовых углов и не давал поразить все пушки одним удачным попаданием пробившего броню снаряда. Каземат при этом был шире, чем корпус корабля по ватерлинии, и эти хорошо бронированные выступы по 1,25 м служили для корабля «предохранителем» в случае тарана неприятельским кораблем – они ослабляли удар. Вообще все в этом проекте было подчинено не только возможности нанести таранный удар, но и снижению возможных повреждений, если броненосец таранит противник.

Корпус корабля был почти полностью изготовлен из стали, железными были только бимсы палуб и обшивка. Корабль имел полубак и полуют, а высота борта у миделя до верхней палубы составляла примерно 4,1 м (высота нижней кромки орудийных портов 2,79 м). Таран был подкреплён пологим скосом броневой палубы, и ватерлиния в его районе не бронировалась (хотя в других флотах предпочитали забронировать нос у броненосных таранов, фон Ромако снова исходил из опыта Лиссы, где при скользящих ударах при попытке тарана с носа кораблей срывались броневые плиты). Поэтому броневой пояс не доходил до носовой части, заканчиваясь высоким броневым траверзом, зато носовое таранное отделение делилось на 8 мелких отсеков переборками. Корабль имел двойное дно и двойные борта.

Защита корабля была очень мощной – пояс из железной брони простирался от ахтерштевня почти до носовой части, не доходя до форштевня всего 9,75 м. Высота пояса составляла 2,74 м, из которых в нормальном грузу 1,35 м были под водой. У миделя толщина пояса

**«Тегетгофф» до проведения модернизации**



составляла 370 мм, к носу и корме он уменьшался до 330 мм, а к нижней кромке до 225 мм. Толщина носового броневое траверза 300 мм. Каземат длиной около 40 м и высотой 2,74 м – был бронирован также 370-мм плитами до верхней палубы, толщина носового траверза была 330 мм, кормового – 300 мм. Внутренняя переборка каземата состояла из трех плит – две примыкающие к бортам были установлены под значительным углом к диаметральной плоскости и имели толщину 125 мм, а центральная плита – 250 мм. Палуба впереди и позади от каземата была обшита по верхней кромке пояса двумя листами по 20 мм стали (стальная броня палуб была заказана в Англии), карапасная палуба в нос от броневое траверза имела толщину 64 мм и подкрепляла таран. Боевая рубка имела толщину 125–174 мм и примыкала к носовому траверзу каземата. Все вертикальные броневые плиты крепились к толстой тиковой подкладке и имели позади нее еще и рубашку из стали толщиной до 38 мм. Суммарный вес защиты составлял 2555 длинных тонны (34 % от водоизмещения), считая вес деревянной подкладки под броню и крепежных болтов.

Первоначальное вооружение состояло из 6 280-мм (настоящий калибр 279,3 мм) орудий Круппа обр. 1876 года, с длиной ствола в 21,8 калибр (18 калибров по германской системе, без учета длины зарядной камеры). Пушки имели угол снижения 5° и возвышения 8,5°, что было вполне достаточно в эпоху малых дистанций боя. Кроме этого, были установлены 6 «сталебронзовых» орудий австрийской системы Ухатиуса калибром 89 мм и две десантные пушки. Уже в ходе службы корабля его вооружение дополнили двумя 356-мм торпедными аппаратами в носу и корме, малокалиберными скорострельными орудиями и митральезами.

Руль и винт корабля (снова опыт Лиссы) надежно защищались бронированным кормовым свесом. Первоначальное водоизмещение корабля составляло около 7400 длинных тонн нормальное и примерно 8000 т полное. Корабль первоначально имел парусное вооружение марсельной шхуны с площадью парусности 1349,78 м<sup>2</sup>. Экипаж состоял из 525 человек.

Паровая машина корабля (6706 л.с. на испытаниях) имела два цилиндра и могла работать как машина двойного (компаунд) или одинарного (при максимальной мощности) расширения с приводом на двухлопастный винт (для уменьшения сопротивления при плавании под парусами). Пар давали 9 паровых котлов. Корабль имел скорость в 13,97 узла, хотя первоначально сообщалось, что он развил все 14,5 узла. 670 т угля позволяли теоретически пройти 3300 миль 10-узловым ходом. Машина оказалась самым слабым местом в целом удачного корабля – на службе постоянно происходили серьезные поломки, заставлявшие выводить корабль в ремонт. Да и само решение иметь на корабле единственный вал – не способствовало маневренности, столь важной для специализированного тарана. В результате после десяти лет мучений экипажа броненосца было решено прибегнуть к серьезнейшей переделке корабля.

Хотя в 1891 году сама концепция цитадельного броненосца с бортовой установкой артиллерии считалась уже полностью устаревшей, а броненосные тараны также уже начали «выходить из моды», у австро-венгерского

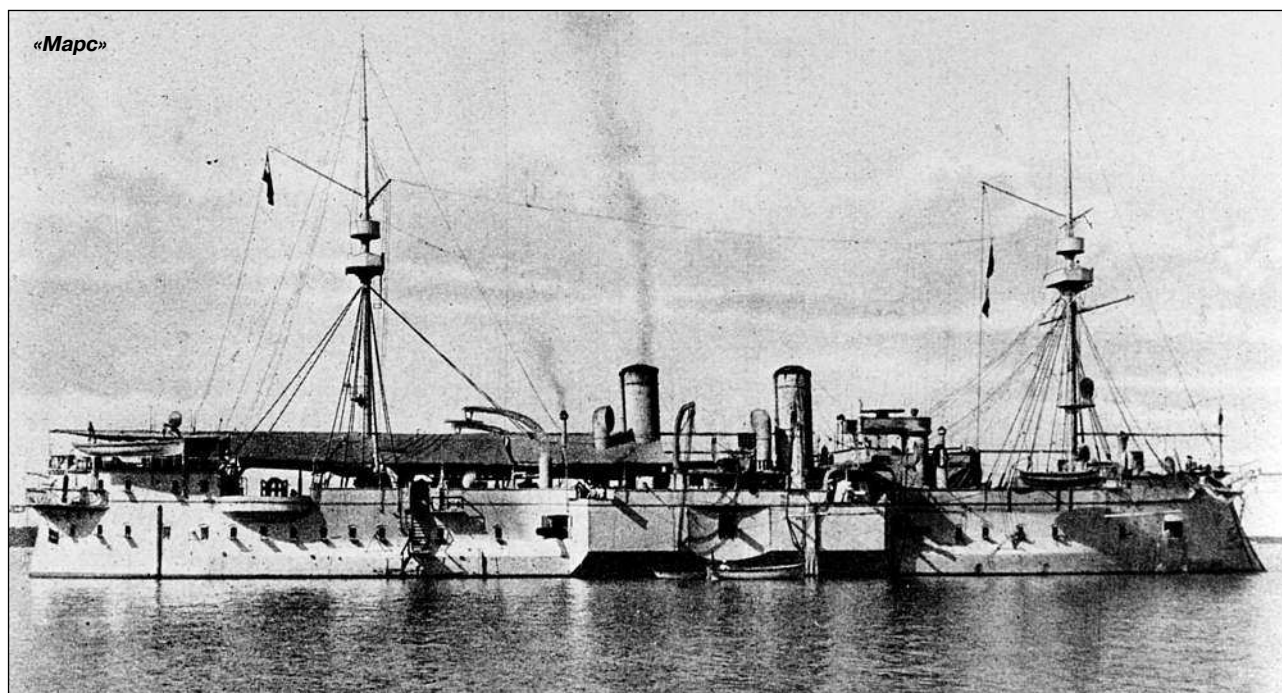
флота буквально не было выбора – ограниченность финансирования (скажем, в 1895 году весь морской бюджет Австро-Венгрии составлял примерно 13 миллионов флоринов – 1,29 миллиона фунтов стерлингов, это ровно в три раза меньше итальянского) заставляла сохранять в строю все уже построенные единицы, а на модернизацию вместо постройки новых кораблей деньги из парламентариев было «выбить» легче. Перестройка корабля обошлась в 450 тысяч флоринов (всего 44,6 тыс. фунтов стерлингов), что крайне сомнительно, как и официальная стоимость постройки корабля в 1881 году – 2,5 миллиона флоринов. Возможно, эти суммы занижены или в них не учтены какие-то статьи расходов (для справки: броненосец «Кустоцца» постройки 1875 года официально обошелся в 4 с лишним миллиона флоринов).

Модернизация состояла из двух этапов – сначала была полностью реконструирована кормовая оконечность корабля, с перестановкой значительной части переборок и полной заменой машины и котлов. В результате «Тегетгофф» стал двухвинтовым, с 2 вертикальными паровыми машинами тройного расширения, мощность на испытаниях при форсированной тяге составила 8160 л.с. (сообщалось даже о 8950 л.с.), что позволило развить 15,32 узла. Паровые машины, поставленные германской фирмой «Шихау», оказались столь удачными и надежными, что даже в 1914 году корабль мог достигать скорости в 13 узлов. Пар давали 8 новых цилиндрических 3-топочных котлов. При этом новая силовая установка оказалась на 330 т легче старой.

На втором этапе на корабле заменили артиллерию. В качестве главного калибра в каземате разместили 6 крупновских 240-мм пушек образца 1886 г. с длиной ствола в 35 калибров, стрелявших 215-кг снарядами на дистанцию 8000 м, и скорострельностью 0,8 выстрела в минуту. Кроме этого, на верхней палубе разместили 5 150-мм (реальный калибр 149,1 мм) орудий Круппа образца того же года на станках с центральным штырем и защищенных броневыми щитами. Одно орудие стояло в носу, два над носовыми казематными орудиями и еще два в корме. Кроме этого, на броненосце были установлены 9 47-мм (3-фунтовых) пушек Гочкиса, 6 47-мм пятиствольных револьверных (2,5-фунтовых) пушек и 2 8-мм пулемета. На броненосце было полностью удалено парусное вооружение и поставлены 2 «боевые» мачты с 2 марсами на каждой – на нижнем марсе стояло по 2 47-мм пушки, а верхние несли по 1 пулемету системы Шкода М/93. Экипаж увеличился до 565–575 человек.

После успешно пройденных в конце 1893 года испытаний австро-венгерский флот получил довольно удачный «новый-старый» корабль, который по своим боевым возможностям вполне соответствовал двум находившимся в строю новым барбетным броненосцам, а после 1896 года стал учебным кораблем. Хотя формально (по числу и калибру вооружения) он уступал итальянским гигантским броненосцам, но имел неплохие шансы в бою нанести серьезные повреждения почти любому из них до типа «Ре д'Италия» включительно. Причем как до, так и после модернизации.

В 1906 году корабль стал судном портовой обороны в Поле, перейдя в разряд кораблей береговой обороны. В 1912 году славное имя адмирала Тегетгоффа было передано новейшему линкору и броненосец 22 марта



1912 года был переименован в «Марс». С началом Первой мировой войны старый корабль, находившийся в резерве, был введен в строй. В ходе войны он в марте 1915 г. передал на сухопутный фронт 4 150-мм орудия, зато в 1917 г. получил 66-мм зенитную пушку. Корабль даже принял участие (пусть и пассивное) в морском бою: 2 ноября 1916 года его атаковал итальянский торпедный катер MAS-20, итальянские катерники попали в «Марс» двумя торпедами, но ни одна из них не взорвалась. А после проигрыша Австро-Венгрии войны старый цитадельный броненосец успел «поносить» «югославянский» и итальянские флаги.

#### Служба в ходе Первой мировой войны:

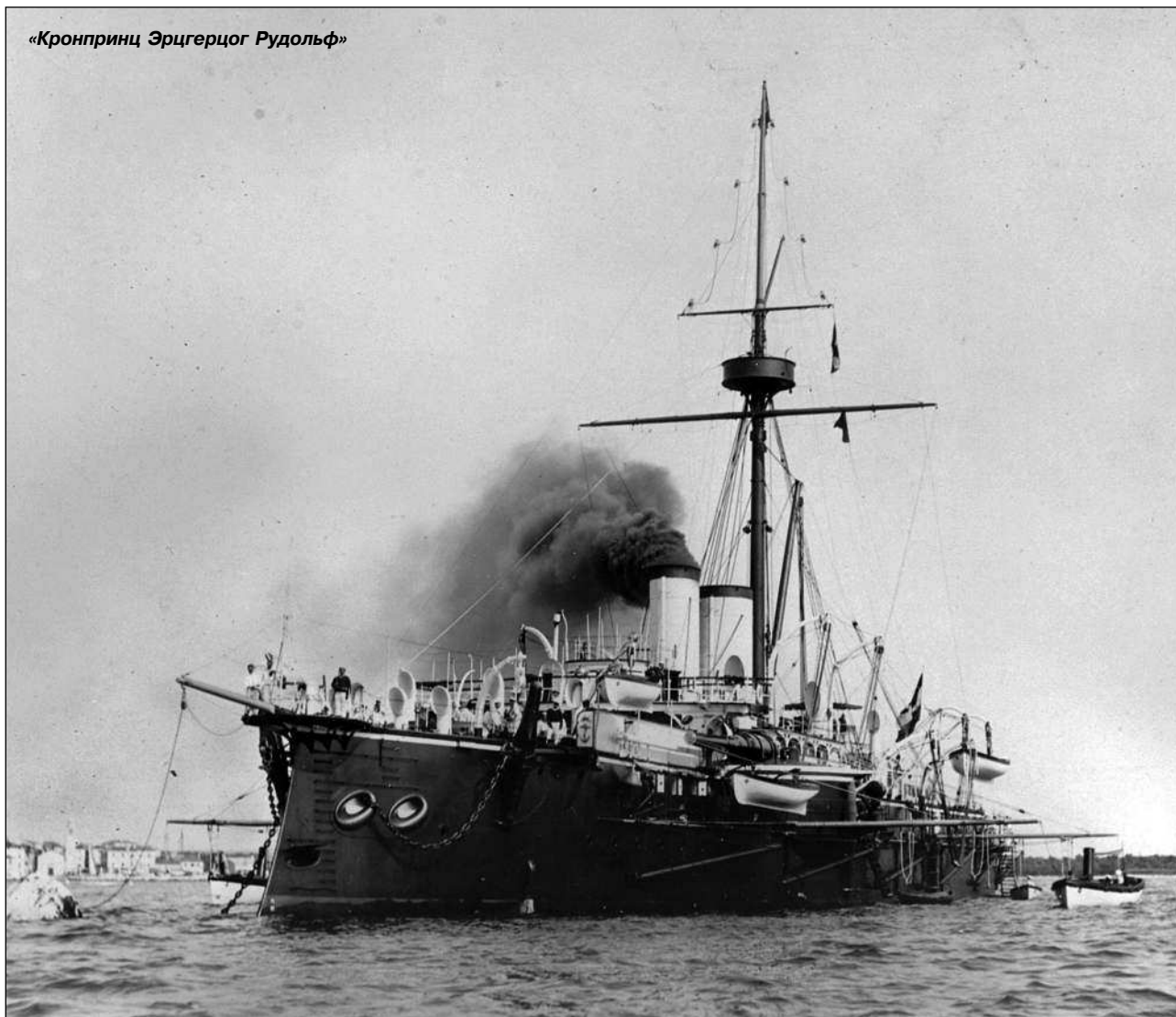
**«Марс»** (Mars) С 14 августа 1914 г. брандвахтенное судно в Пола, с 19 августа в Люссеин, с 24 декабря оборона устья канала Фазана. 2 ноября 1916 г. безуспешно атакован итальянским торпедным катером, с 15 сентября 1917 г. учебное судно, с апреля 1918 г. несамоходный блокшив (паровые машины разобраны с целью сдачи в лом цветных металлов). 31 октября 1918 г. исключен из списков флота и передан Национальному совету словенцев, хорватов и сербов (прообраз Югославии), в 1920 г. по мирному договору передан Италии и разобран на слом.

Период с 1875 по 1884 г. стал «потерянным десятилетием» австро-венгерского флота, находящегося в тисках «ограниченного финансирования» – не было заложено ни одного броненосца. Страдало не только кораблестроение – все отмечали падение дисциплины и уровня боевой подготовки недавних «победителей при Лиссе». После внезапной смерти в 1871 году адмирала Тегетгоффа флот возглавлял адмирал Фридрих фон Пек (von Peck) – его принято в литературе упрекать, что он больше был придворным, чем моряком, однако стоит признать, что он делал все что мог в сложившейся ситуации, но прямое состязание с итальянским флотом было невозможно в принципе. В результате пришлось вести модернизацию старых кораблей (на это было проще выбить деньги) и развивать минное и торпедное оружие, благо торпеду современного типа создали в австрийском Фиуме. Именно с подачи адмирала Пека началось строительство крупных носителей торпедного оружия – минных крейсеров. С 1875 года, он пытается начать строительство второго броненосца типа «Тегет-

гофф» (его планировалось назвать «Эрцгерцог Карл»), но парламентарии так и не выделили денег на его создание. С 1880 года фон Пек пытается предложить постройку хотя бы еще одного броненосца – так как итальянские гиганты «Дуилио» и «Дандоло» уже готовятся вступить в строй. Дело дошло даже до кайзера Франца-Иосифа I, и тот утверждает состав австрийского флота в 16 броненосцев. Но денег это все равно не приносит. Требуется постройка хотя бы двух новых кораблей на замену наиболее устаревших кораблей, и парламенты (австрийский и венгерский) наконец-то приходят к согласию и разрешают начать постройку новых кораблей с 1882 года. Но в 1882 году подписан Тройственный союз, что по мнению парламентариев означает отсутствие итальянской угрозы, и финансирование флота урезают еще на 415 тысяч флоринов. О постройке новых кораблей не может теперь быть и речи. Все эти конфликты привели к тому, что в ноябре 1883 года адмирал Пек уволился по состоянию здоровья (нервный срыв) и через несколько месяцев умер.

## Эскадренный броненосец 2-го класса типа «Кронпринц Эрцгерцог Рудольф»

«Кронпринц Эрцгерцог Рудольф»



«Kronprinz Erzherzog Rudolf» Морской арсенал, Пола 25.1.1884 6.7.1887 9.1889 в ноябре 1918 г. передан Югославии

Пека сменил на посту руководителя австро-венгерского флота вице-адмирал Максимилиан барон Долебский фон Штернек, когда-то командовавший флагманским броненосцем Тегетгоффа при Лиссе. Он был весьма увлеченный сторонник идей «Молодой школы» и считал главным оружием будущих морских войн миноносец. Однако даже он понимал необходимость постройки «капитальных» кораблей и именно ему удалось воплотить в жизнь скромную программу предшественника – в 1884 году удалось начать постройку одного корабля

вместо перестройки старого броненосца «Эрцгерцог Фердинанд Макс» и еще одного – на замену броненосцу «Саламандер».

Оба заложенных корабля строились в расчете на проверку всех новейших технологий в постройке боевых кораблей – поэтому хотя строились под одно и то же тактическое назначение и внешнее сходство и проектировал их один и тот же корабельный инженер Сойка, они весьма сильно различались между собой. Корабль, строившийся на замену броненосца «Саламандер», по-

Водоизмещение, т:	
нормальное	6829
полное	
Размеры, м:	90,3/97,6x19,3x7,39
Энергоустановка:	двухвальная ПМУ-компаунд, 10 цилиндрических ПК
Мощность, л.с.:	6000
Запас топлива, т (полный):	580 (уголь)
Скорость, уз.:	15,5
Дальность плавания:	2600 (10)
Бронирование, мм:	
борт	305
барбеты	254
палуба	70
рубка	75
Вооружение:	
Артиллерийское	3x1 – 305-мм/32 G. L/35 С.80 6x1 – 120-мм/31 G. L/35 К.87 2x1 – 66-мм/16 G. L/18 9x1 – 47-мм/40 3-фунтовых
Торпедное	4x1 – 400-мм ТА (носовой, кормовой и бортовые)
Экипаж, чел.:	447

лучил название «Кронпринц Эрцгерцог Рудольф» и нес в себе черты (кроме расположения артиллерии) скорее британского барбетного броненосца, а другой, который первоначально собирались назвать «Эрцгерцог Фердинанд Макс», в честь корабля-победителя при Лиссе – получил название «Кронпринцессин Эрцгерцогин Стефания» (супруга эрцгерцога Рудольфа, наследника престола), повторял основные решения французских броненосцев. Часто пишут, что меньшая по размеру «Стефания» (5060 т против 6870 т по проекту) была удешевленной версией «Рудольфа» – но это не подтверждается всего 10 %-ной разницей в стоимости этих кораблей (330 тысяч фунтов стерлингов, и 300 тысяч за «кронпринцессу») – судя по всему эти цены приведены без стоимости артиллерийских орудий и боезапаса. В ходе строительства броненосца Австро-Венгрия окончательно перешла с флоринов в бюджетных расчетах на кроны (1 флорин, он же гульден, равен 2 кронам), что донельзя запутало вопрос об окончательной цене – которая в современных источниках приводится как 18 миллионов крон для «Рудольфа» (что дает ни с чем не соразмеримую цифру в 890 тыс фунтов) – на деле это вероятно цена обоих броненосцев вместе, ибо окончательные затраты на «Стефанию» составили 8,9 миллиона крон (примерно 442 тыс. фунтов).

Броненосец «Рудольф», равно как и его «супруга», строились для применения в условиях узких проходов и тесных гаваней на адриатическом побережье. Главным при проектировании этих кораблей было обеспечение максимально возможных углов обстрела орудий главного калибра (который был повышен до 305 мм) и обеспечение максимальной силы огня на нос, что и продиктовало барбетное расположение вооружения, заимствованное у французского броненосца «Амираль Дюперре», – два орудия в двух барбетах в носу побортно. Двухорудийная установка обсуждалась, но была признана слишком уязвимой и сложной. На «Рудольфе» добавлялось третье орудие в корме, установленное в

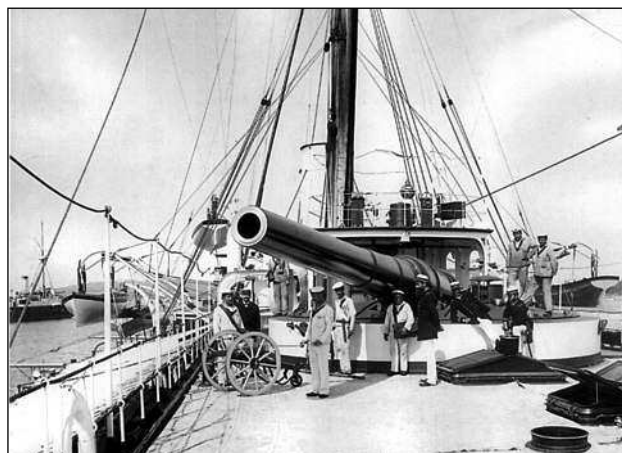
диаметральной плоскости, «Стефания» так и осталась кораблем с однопушечным бортовым залпом главного калибра. Схему расположения орудий на броненосце «Кронпринц эрцгерцог Рудольф» признали весьма удачной для небольшого корабля и повторили потом французы на строящихся для Греции кораблях, а затем немцы на броненосцах береговой обороны типа «Зигфрид».

Корпуса обоих броненосцев собирались из стали. Кроме размерений, числа орудий главного калибра, калибра орудий среднего калибра «Рудольф» и «Стефания» имели множество и других различий, но так как «Стефания» была разоружена еще до начала войны, дальнейший рассказ будет только про «Кронпринц Эрцгерцог Рудольф».

Архитектура корпуса корабля была довольно своеобразна – на невысоком корпусе с высотой борта около 3 м была сооружена сплошная – от штевня до штевня надстройка, перерезанная в первой трети длины корабля поперек овальным брествером для 2-х орудий главного калибра. Грушевидный барбет третьего орудия стоял на надстройке в корме. Около носовой и кормовых оконечностей обводы надстройки совпадали с обводами собственно корпуса, а дальше начинались длинные срезы для обеспечения возможности орудиям вести огонь прямо в нос и корму. В результате разные специалисты с одинаковой правотой могут утверждать, что «Рудольф» имел гладкопалубный корпус или что он был построен с полубаком и полуютом.

Вооружен броненосец был тремя 305-мм орудиями Круппа (немецкой поставки, модели С.80) с длиной ствола в 35 калибров в трех отдельных открытых сверху установках. Аналогичные пушки Крупп делал и для русского флота. При этом орудийные станки были британского производства («Армстронг»). Благодаря довольно удачным установкам можно было сделать 4 выстрела в 10 минут. Общий запас снарядов на три орудия составлял 120 штук, это очень мало в сравнении с иностранными аналогами тех лет.

Шесть 120-мм пушек Круппа обр 1887 г. с той же длиной ствола располагались в надстройке и имели



Кормовая 305-мм барбетная установка «Кронпринца Эрцгерцога Рудольфа»