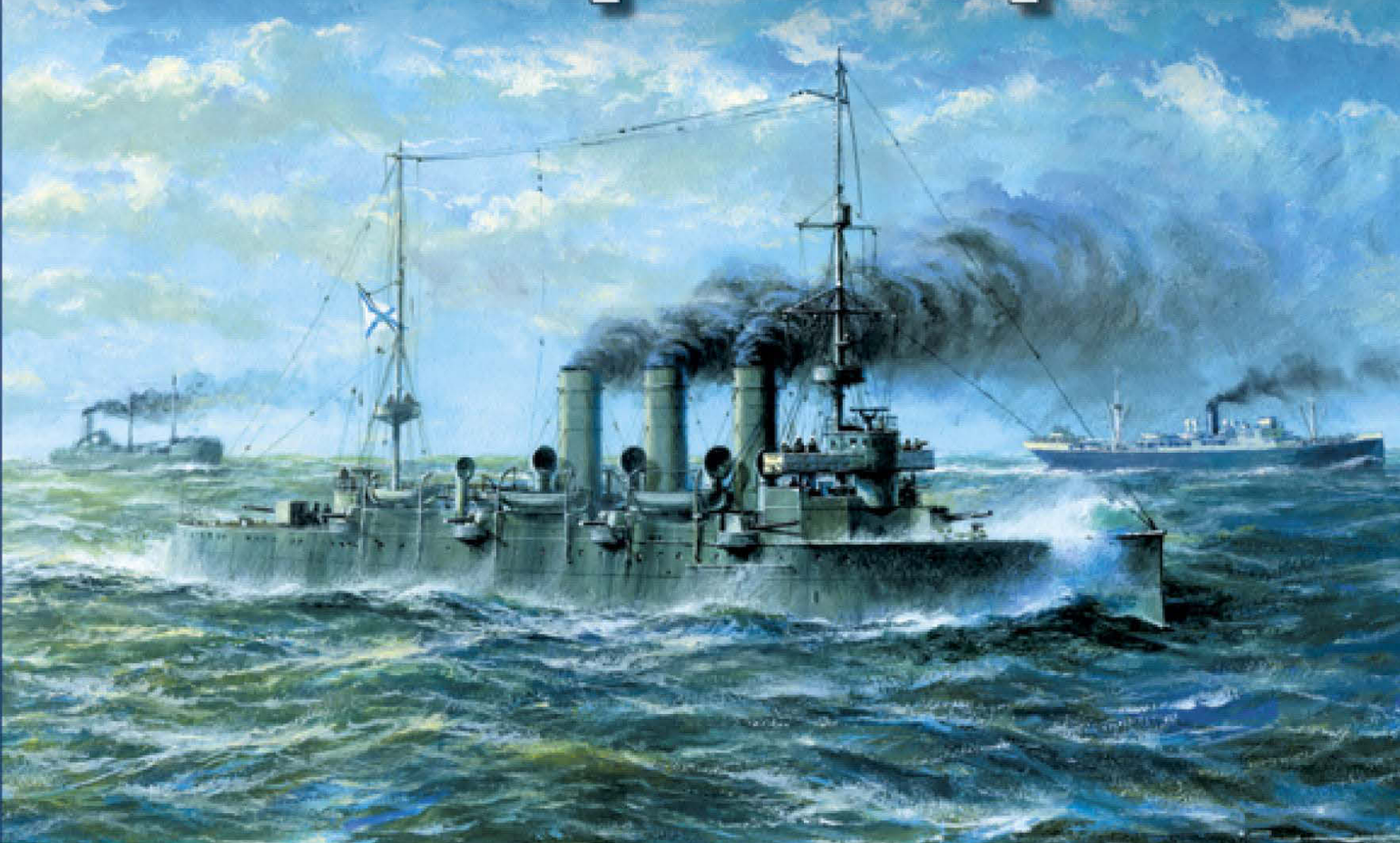


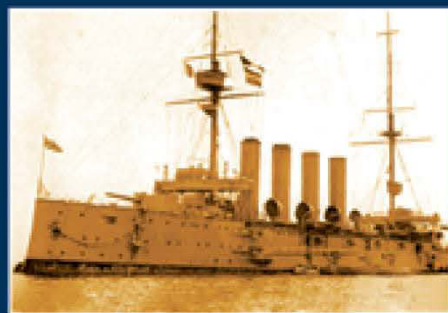
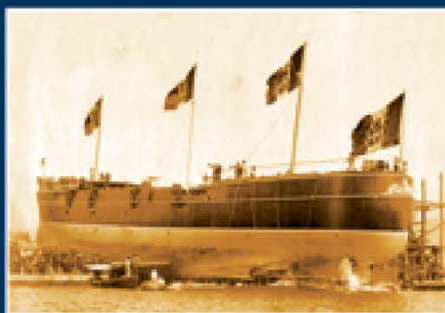


ФЕДОР ЛИСИЦЫН

КРЕЙСЕРА Первой Мировой



УНИКАЛЬНАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ



Федор Лисицын

Крейсера Первой Мировой

УНИКАЛЬНАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ



Москва
2015

УДК 623.822(100)»1914/18»
ББК 68.54
Л63

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

Лисицын, Федор Викторович.

Л63 Крейсера Первой Мировой : уникальная энциклопедия / Федор Лисицын. — Москва : Яуза : Издательство «Э», 2015. — 448 с. — (Война на море).

ISBN 978-5-699-84344-2

Такого издания еще не было — ни у нас в России, ни на Западе! Максимум, что вы найдете за рубежом, — это отдельные книги по германским и британским крейсерам Первой Мировой. Но полной иллюстрированной энциклопедии, представляющей сведения обо всех без исключения кораблях этого класса семнадцати стран — участниц Великой войны, вы не купите ни в европейских, ни в американских книжных или интернет-магазинах.

Эта книга — первая.

Колоссальный объем информации о крейсерских силах не только великих морских держав — Великобритании, Германии, Франции, России, Италии, Японии, — но и второстепенных флотов Австро-Венгрии, Бразилии, Турции, Китая, Португалии, Греции, Перу, Уругвая, Румынии и даже Персии!

Всё о ТТХ, службе и боевом применении 392 крейсеров Первой Мировой, 69 из которых погибли.

Более 1500 эксклюзивных чертежей, схем и фотографий.

Эта уникальная энциклопедия не имеет себе равных.

УДК 623.822(100)»1914/18»
ББК 68.54

ISBN 978-5-699-84344-2

© Лисицын Ф.В., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

СОДЕРЖАНИЕ

Крейсера Великой войны	4
Австро-Венгрия	8
Бразилия	24
Великобритания и доминионы	28
Германия	154
Греция	226
Италия	228
Китай	256
Перу	252
Португалия	264
Россия	268
США	304
Турция	342
Франция	346
Япония	402

Крейсера Великой войны

Когда мы говорим о событиях Первой мировой войне на море — мы обычно вспоминаем гигантские корпуса дредноутов в стройных кильватерных колоннах подминающих под себя море и сошедшие в «Армагеддоне» Ютландского сражения, мы можем вспоминать «жестяных головастики» — подводные лодки, привнесшие в боевые действия на море элемент безжалостного террора эпохи расцвета каперства, мы можем вспомнить густые нефтяные дымы из труб длинных эlegantных эскадренных миноносцев, рысущих в тумане или ночи или адский «суп с клецками» из тысяч и десяткой тысяч шаров начиненных взрывчаткой и ждущих своего часа в хитро расставленных линиях. Крейсера здесь обычно вспоминаются лишь потом, между тем боевые действия на море в Первую мировую (она же Великая) войну стали всеобщими, мировыми в первую очередь именно благодаря крейсерам. Нет театра той войны — нет океана (включая Северный Ледовитый), где не проявил бы себя тот или иной крейсер. Почти нет боя, а уж тем более сражения, что бы именно крейсера не входили в состав противоборствующих сторон. Африка, Тихий океан, южные островки, принадлежащие Чили, Черное и Карибское море, архипелаги Индийского океана и побережье Фландрии — везде крейсера «работали на победу» — артиллерийским огнем, торпедами, минами, высадкой десанта, разведкой и перевозкой срочных грузов. Казалось не было задания, на которое в ход этой войны не был бы назначаем крейсер — более того — они обеспечивали появление принципиально новых образцов вооружения и форм борьбы на море — не без помощи крейсеров в Первую мировую появился авианосец и гидроавиатранспорт, десантно-высадочный корабль и плавучие базы подводных лодок или боевых катеров. «Работы» хватало для всех.

Грозные дредноуты могли годами стоять в базах — против друг друга, как корабли Италии и Австро-Венг-

рии, кинуть в походах Гельсингфорс-Ревель, взрываться и тонуть в защищенных от проникновения почти любого противника гаванях, годами раз за разом выходить в море в надежде на встречу с противником или смело совершать вылазки на несколько сотен миль от баз «Флота Открытого Моря» — крейсера же истинно крестили океаны с первых дней войны (точнее даже с первых дней международной напряженности, случившийся летом 1914 года, после выстрелов в Сараево) до последних. Более того, финальный аккорд страшной музыки сокрушившей «старый мир» блистательного девятнадцатого столетия прозвучал 21 июня 1919 года не грохотом, а шелестом — шелестом сигнальных флажков на мачте легкого крейсера «Эмден»: «11-й параграф сегодняшнего приказа признание...». Под красными флагами, под радостные крики немецких моряков, под гудки кораблей, последние подающие признаки жизни на тот момент осколки Второго рейха ушли на дно. И вспомнил ли кто в тот момент из немецких и английских моряков другой красный флаг Великой войны — как ее тогда из патриотических соображений называли в России «Второй отечественной» — красный флаг на мачте старенького крейсера «Аврора» шедшего к мосту в Петрограде.

Тип крейсера появился и оформился во флотах мира в 1870-1880-е годы. Он произошел от парусных фрегатов XVIII-XIX и их уменьшенных версий — трехмачтовых шлюпов, на французский манер называемых корветами. Переходная эпоха середины XIX века дала им паровой движитель, сначала колесный, потом и винтовой, но собственно крейсер, а не паровой фрегат или, скажем, винтовой корвет, появился, разделился на подклассы, приобрел характерные черты и главное занял полагающееся ему место во флотах и военных доктринах разных стран после Франко-Прусской (1870-1871) и

Броненосные крейсера «Ибуки» (Япония) и «Минотавр» (Великобритания) в гавани Веллингтона (Новая-Зеландия), 1914 г.



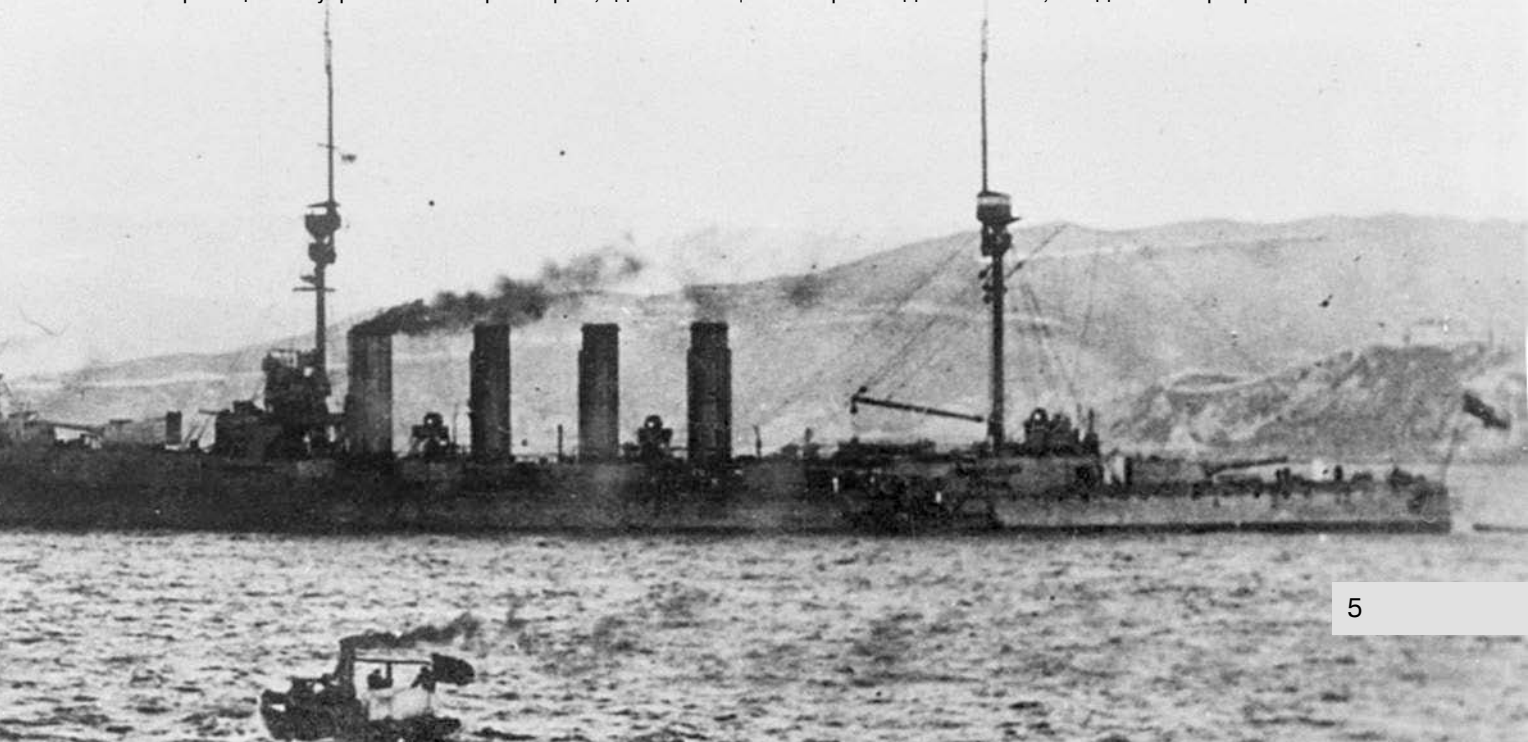
до Японо-Китайской (1894-1895) войн. К концу этого периода в типе крейсер стали выделять корабли различающиеся по водоизмещению в десять раз (от почти 15 000 т до кораблей в 1000 т, а то и меньшего водоизмещения) с самым разнообразным главным калибром (от тяжелых 280-240-мм орудий до легких 57-47-мм скорострелок), с различной скоростью хода (от уже тогда «черепаших» и «жалких» 11-13 узлов до почти 22-узлового хода рекорсменов), численностью экипажа (тут то же отличия в 5-6 раз) и стоимости. Корабли этого типа могли нести броневой пояс солидной толщины, а могли не иметь никакой защиты. Кто то имел броневую палубу, а кто то композитный деревянный корпус на железном наборе. Одни из крейсеров по броневой защите, водоизмещению и огневой мощи приближались к типу броненосцев (становому хребту крупных флотов того времени), а другие «измельчали» до колониальных канонерских лодок (иногда по старинке называемых шлюпами).

Следующая эпоха, непосредственно предшествующая Первой мировой, характеризовалась не созданием, а оптимизацией типа крейсера — многочисленные войны (Японо-Китайская, Испано-Американская, Англо-Бурская (в ней не было боевых действий на море, но и в ней британские крейсера сыграли определенную роль), Русско-Японская, Итало-Турецкая, обе Балканские войны), отдельные конфликты (Боксерское восстание, латиноамериканские гражданские войны), дипломатические инциденты и кризисы — везде именно крейсера были «на острие шпаги», они собственно и были этим острием. Даже общепринятый термин «дипломатия канонерок» был скорее дипломатией именно крейсеров — ибо «колонизальные канонерки» или «мореходные канонерские лодки» тех лет фактически и были самыми малыми крейсерами — потомками флотских шлюпов эпохи Нельсона, да и участия «настоящих» крейсеров в этих событиях хватало (достаточно вспомнить обстоятельства появления государства Панама).

Хотя в разных странах были приняты различные классификации внутри класса крейсеров, довольно

сильно отличающиеся между собой, в целом можно выделить две основные идеи, сложившиеся к середине 1890-х: первая — классифицировать по размеру и водоизмещению (немецкие «большие» и «малые крейсера», английская классификация, делящая крейсера на 1-й, 2-й и 3-й классы и т.п.) и вторая — разделять корабли на группы в зависимости от вооружения, наличия и схемы бронирования — броненосные крейсера, бронепалубные крейсера соответствующего класса, безбронные крейсера и т.п. В рассказе о кораблях Первой мировой войны, автор постарается использовать обе основные схемы но все же большее внимание будет уделяться разделению именно по размерам, водоизмещению — ибо оно в большей степени определяло назначение и положение корабля в составе флота нежели другие признаки (скажем британские бронепалубные крейсера типа «Диadem» куда ближе по положению и назначению к броненосному «Монмауту» нежели к бронепалубному «Хайфлаеру», а имевший полноценный броненосный пояс японский «Чийода» по всем своим остальным данным мало отличается от «обычного» крейсера 3-го класса европейских флотов. В таком случае крейсера периода Первой мировой войны можно рассматривать по следующим группам.

Крейсера первого класса для эскадренного боя, часть из которых в понимании автора уже вышли за тип собственно КРЕЙСЕРА — от линии развития защищенного и скоростного «крейсера 1-го класса», броненосного крейсера, уже в середине 1890-х отошли корабли, «смыкавшиеся» с типом эскадренного броненосца. Именно от них концептуально произошел тип линейного крейсера — фактически быстроходного линейного корабля, оставшегося крейсером лишь в названии, но не применении в бою. Смешение идей, заложенных при проектировании британских «Центурионов», германского «Фюрста Бисмарка» и русских «Пересветов» с японскими (английской постройки) «Асамами» и их уже японским развитием («Цукуба», «Курама», итальянскими «боевыми судами второго класса» (корабли типа «Аммиральо ди Сан Бон», «Реджина Маргерита» и осо-



бенно «Реджина Елена»), концептуально помноженные на новаторские достижения «Дредноута», дали этот яркий, но недолговечный тип боевого корабля. Линейные крейсера, за единственным исключением — не будут рассмотрены в этой работе.

Другие крейсера первого класса, дали «обычный броненосный крейсер» своей эпохи — предназначенный для борьбы на коммуникациях, а потом и в качестве «быстроходного крыла» эскадренного боя. Линия развития этих кораблей пресеклась за несколько лет до начала Первой мировой, дав перед этим такие типы как британский «Варриор», германский «Блюхер», многочисленные французские броненосные крейсера и «штаты» флота США. Эти корабли оказались слишком велики для крейсерских функций и слишком слабы для эскадренного боя. Этот тип пропал на время в период Великой войны для того, что бы возродиться по ее окончании в сумрачном блеске тевтонского духа дизельных «броненосцев» типа «Дойчланд». Линия крупных, но при этом еще и слабобронированных (обычно не имевших броневого пояса или имевших его чисто символических размеров) бронепалубных крейсеров — пропала еще раньше, на рубеже 1900-х годов. Ее бесмысленность показала Русско-Японская война. Но несмотря на устарелость, представители обеих этих групп крейсеров 1-го класса приняли активнейшее участие в сражениях Первой мировой. Более того, их относительные потери оказались наибольшими среди всех категорий крейсеров Великой войны. Эти корабли активно использовались там, где придерживались более новые корабли, или затыкали собой нехватку кораблей современного типа (особенно это характерно для флотов России и Франции, «не успевших» с более современными типами крейсеров для своих флотов).

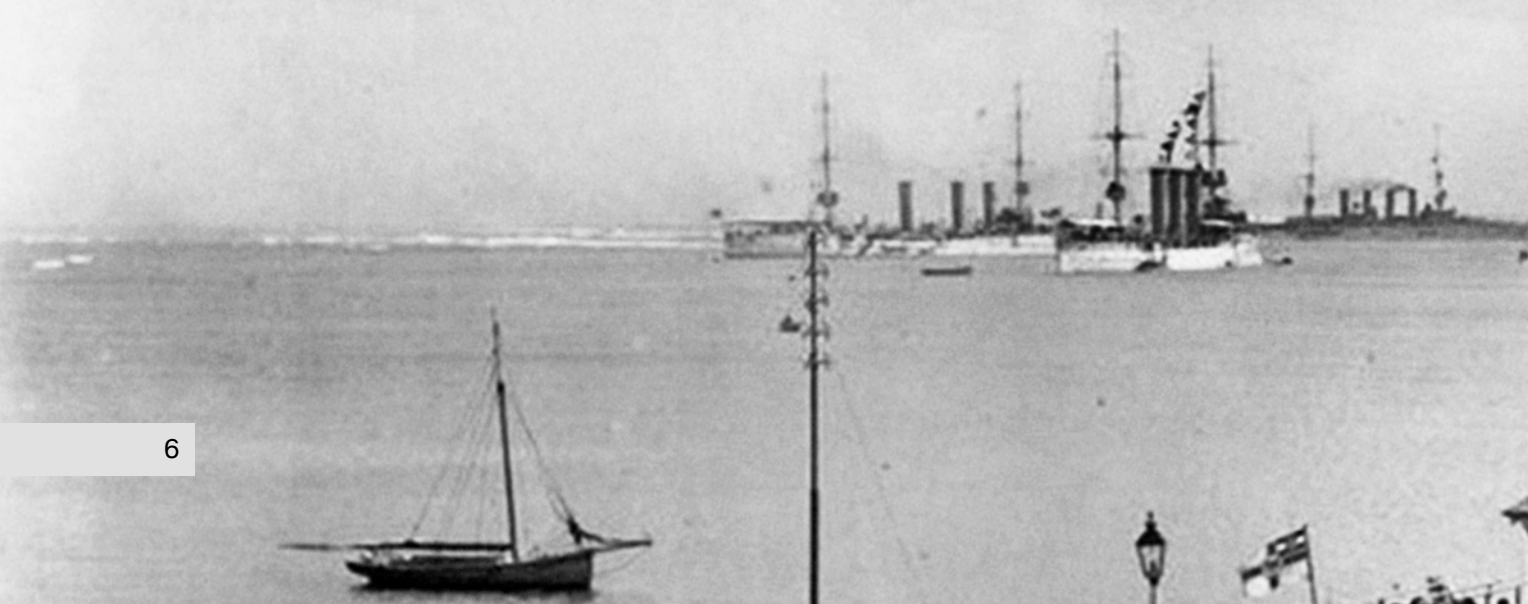
Крейсера 2-го класса, бывшие до 1910-х годов по преимуществу бронепалубными (хотя имелись весьма примечательные исключения в виде «компактных» броненосных крейсеров — например «нетрал» «Фильгия»). Тип бронепалубного крейсера в 5000-6000 т закончился на рубеже Русско-японской (последние корабли этой группы достраивала Россия на Черном море), но британский, японский и германский флот дали этой катего-

рии боевых кораблей «второе дыхание» в виде крупного, турбинного легкого крейсера, часто с развитой броневой защитой — британские «Тауны» и японские «Хираги» и конечно же германские легкие крейсера, начало которым положили корабли типа «Магдебург», которые стали достойными наследниками бронепалубных «Талбота», «Варяга» и «Сан-Франциско». Именно они, крупные легкие крейсера, положили начало крейсерам (как легким так и тяжелым) эпохи 1920-1930-х и кораблям Второй мировой войны, от них же ведут свою генеалогию последние артиллерийские крейсера мировых флотов и даже американские гиганты типа «Аляска» и недостроенные советские крейсера проекта 82.

Крейсера 3-го класса оказались самым массовым и востребованным классом, давшим в ходе эволюционного развития максимальное количество подклассов. Фактически бронепалубные и неброненосные крейсера 1890-х дали начало легким крейсерам-скаутам Первой мировой войны. По большому счету эволюция крейсера-скаута как раз и закончилась в эту войну. Отдельные попытки развивать этот тип дали после Великой войны в смешении с эскадренными миноносцами тип лидера эсминцев французского флота, итальянские «эсплоратори» (собственно и есть то же значение что и слово «скаут» — разведчик) — типов «Навигатори» и «Капитани Романи» и прочие уникальные и немногочисленные корабли, не давшие особого развития. Так же фактически отсюда идет и линия быстроходного минного заградителя от четверки «Амуров» (два построены до русско-японской войны, два после) до британских «Апполо» времен Второй мировой войны.

Отдельного упоминания заслуживают «самые малые крейсера» — то, что можно назвать (и некоторое время в некоторых флотах и называлось) крейсерами 4-го класса — фактически это крупные мореходные канонерские лодки, крупные минные крейсера разработки 1880-х, уменьшенные версии бронепалубного крейсера 3го ранга для небогатых стран, посыльные суда и так далее. Они сыграли определенную роль в Великой войне, более того часть из них составляли костяк небольших флотов (вспомним румынский крейсер «Елизавета»).

Германские крейсера на Самоа (слева направо): «Нюрнберг», «Эмден», «Шарнхорст», «Кондор» и «Корморан»



К сожалению размер книги не позволяет подробно рассмотреть еще один крайне интересный тип крейсера, активно использовавшийся в операциях и боях Первой мировой войны — крейсера вспомогательные. Это торговые суда (обычно пассажирские лайнеры), при мобилизации получавшие вооружение и команду для борьбы с неприятельским судоходством и защиты собственного, для дозорно-патрульной службы и прочих необходимых — в общем занимавшиеся фактически всем тем, что и корабли специальной постройки — это тема для отдельной работы. А так же придется пропустить рассказ о появлении «крейсеров» принципиально нового типа — «крейсерских подвод-

ных лодок» расцвет которых пришелся как раз на конец Первой мировой войны и первое десятилетие после нее. Фактически это были крупные подводные лодки которым пытались придать функции полноценного крейсера, апогеем развития этого типа стоит считать французский послевоенный «ныряющий крейсер» «Сюркуф». Если же мы добавим сюда появление и развитие идеи «воздушного крейсера» — как многоцелевого двухмоторного боевого самолета, и «сухопутные крейсера» — знакомые нам как танки, то крейсер действительно был символом той войны, опрокинувшей старый мир и поменявшей многие заметные фигуры на «мировой шахматной доске».

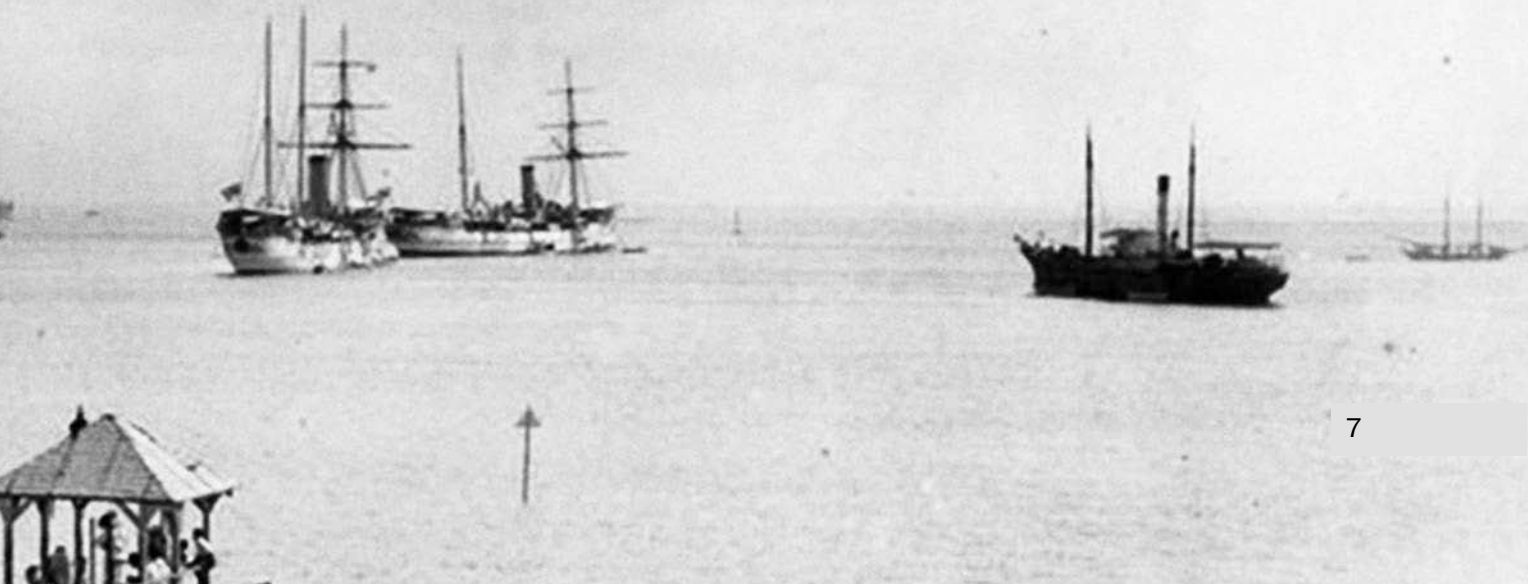
Примечания и предупреждения:

Для единства классификации именно крейсеров, автор делает упор не только на категории «броненосный-бронепалубный-легкий» (хотя безусловно их упоминает), но и на относительную тактическую ценность — примерно соответствующую британской классификации конца XIX века — крейсера 1-го класса, обычно хорошо вооруженные и имеющие водоизмещение более 6000 т. Крейсера 2-го класса — в диапазоне водоизмещений более 3000 т и обычно менее 6000 т и крейсера 3-го класса, менее 3000 т. В отдельных случаях выделяется 4-й класс — фактически крупные канонерские лодки или авизо. Такое разделение дается для большей цельности изложения, потому что логика развития крейсеров близких размерных классов обычно более сходна, а различия вызванные тактической необходимостью и национальными традициями проявляются как раз в случае сильной разницы в водоизмещении. Понятно, что возможны различные исключения, которые будут отдельно оговариваться.

В тех случаях, когда это идет вразрез с принятой в описываемой стране системой классификации (например в категорию «большой крейсер» в Германии попадали и крейсера 1-го класса и 2-го, а германские крейсера 4-го класса по принятой в конце XIX века системе классификации, могут относиться как к 3-му, так даже и к 2-му классу во флотах других держав) — всякий раз будет оговариваться особенности «национального крейсеростроения».

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 каморы, 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 24-см SKL/40, и традиционно обозначаемое как 240-мм (при фактическом калибре в 238-мм по полям, без учета глубины нарезов, установленное на броненосных крейсерах «Фюрст Бисмарк» и «Принц Генрих» имело бы при измерении по английской системе длину ствола в 37,25 калибра. По германской системе длина ствола этого орудия составляет 40,13 калибров. Разбор всех этих тонких отличий артсистем требует отдельной справочной работы по корабельной артиллерии.



Австро-Венгрия

Главной проблемой военно-морских сил Двуетной монархии был этот самый дуализм. Ситуация, когда деньги на военно-морской флот выделяются двумя представительными органами, два парламента, приводила к тому, что, не имеющая «морских интересов», Венгрия могла «зарезать» любую инициативу имеющей такие интересы Австрии.

Имевшие славную боевую традицию военно-морские силы Австрийской империи, после преобразования в Императорские и Королевские Военно-морские силы, вынуждены были буквально выгрызать финансирование, особенно на кораблестроение. Из-за того, что деньги на строительство новых кораблей выделялись с большим трудом, а вот на судоремонт средства отпускали более регулярно, в Австро-Венгрии расцвела практика такого «ремонта» кораблей, когда фактически строился новый корабль, как подобие предыдущего. Только бурное развитие военно-морской техники положило конец этой практике.

Мало того, венгерские парламентарии особенно негативно относились к постройке кораблей «агрессивных

классов», к которым они относили и крейсера. Все, что не требуется для обороны своих берегов, не требуется и флоту. На это требование у руководства военно-морских сил был свой ответ — крейсеров во флоте Дунайской монархии не было. Официально, корабли этого класса официально классифицировались как таранно-торпедные суда (Torpedorammshiff).

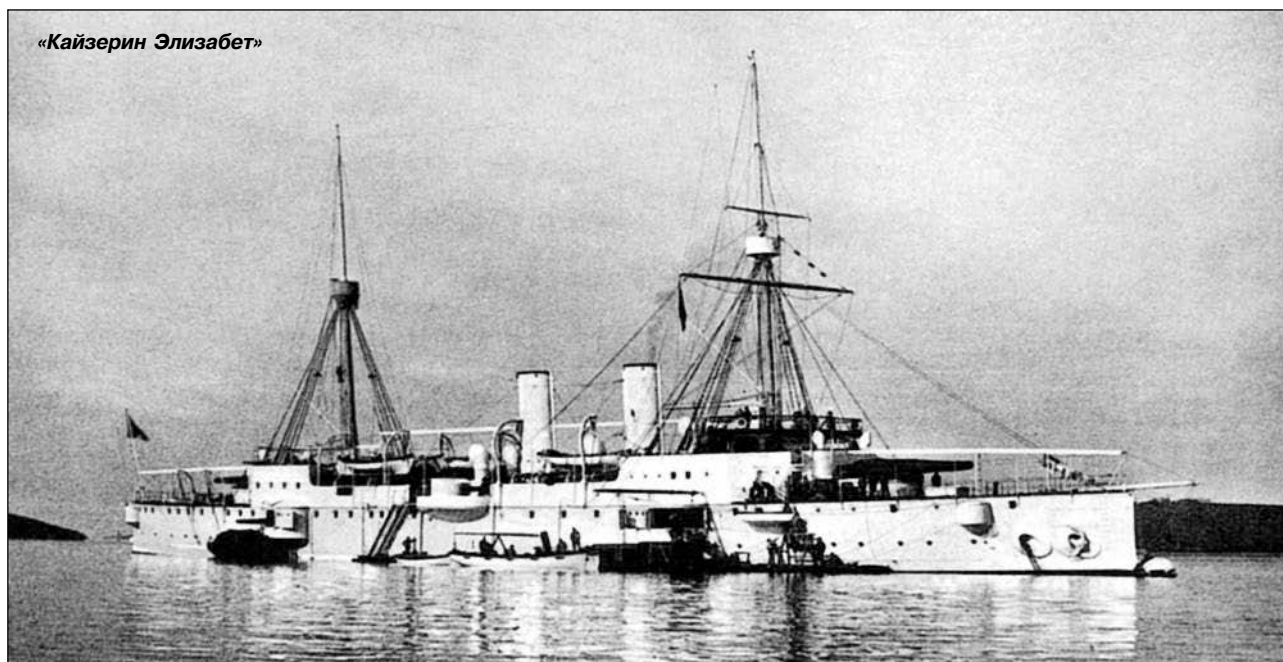
Но очень часто случается, что какие-либо недостатки становятся началом достоинств. Четко осознавая всю ограниченность своих ресурсов, при необходимости иметь военно-морские силы, достаточные для контроля за Адриатическим морем и прикрытия «мягкого подбрюшья» империи — побережья вечно неспокойных Балкан, руководство военно-морских сил вело предельно осторожную и взвешенную кораблестроительную политику. История императорских и королевских ВМФ не знает крупных кораблей, с какой-либо предельной характеристикой. Для флота не строились «корабли-образчики», напичканные новинками тогдашней техники, разработка которых велась под девизом: «Лишь бы применить инновации». Не было и смелых экспериментов.

Построив небольшой, но неплохо подготовленный и сбалансированный флот, моряки Австро-Венгрии, в ходе начавшегося европейского «Армагедона», сумели достойно выступить. Действия флота отличались активностью, смелым планированием, энергичным проведением. Крейсера Австро-Венгрии не отличились в дальних рейдерских операциях, как германские, или в методичном охранении и обеспечении действий главной силы флота, как английские, но прославили себя несколькими весьма поучительными операциями. Особенно эффектно эти операции выглядели на фоне удивительной пассивности их итальянских оппонентов.

Легкие крейсера «Сайда», «Новарра», «Гельголанд» и броненосный крейсер «Санкт-Георг». Снимок с крейсера «Адмирал Шпаун» 15 мая 1917 г. На врезке: легкий крейсер «Гельголанд» и броненосный крейсер «Санкт-Георг»



Бронепалубные крейсера 2-го класса типа «Кайзерин Элизабет»



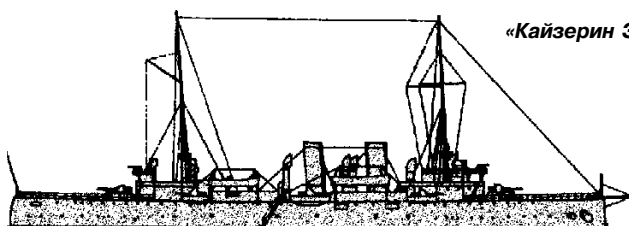
«Kaiser Franz Joseph I»	Stabilimento Tecnico Triestino, Триест	03.01.1888	18.05.1889	02.07.1890	исключен 1917
«Kaiserin Elisabeth»	Верфь ВМФ, Пола	01.07.1888	25.09.1890	24.01.1892	затоплен 02.11.1914

Длительное время потребности австро-венгерского флота в крейсерах удовлетворялись за счет парусно-винтовых кораблей. Винтовые корветы, вроде построенного в 1875 году «Донау», должны были совмещать в себе функции корабля для дальних плаваний, учебного корабля и крейсера для операций на Адриатике. «Показ флагов» это не только мероприятие престижа, но и оказание моральной, а бывало и материальной, поддержки своим подданным, имеющим те или иные дела в различных уголках земного шара. К концу 1880-х годов стало ясно, что для таких целей требуются уже более современные корабли, обязательно с броневой защитой.

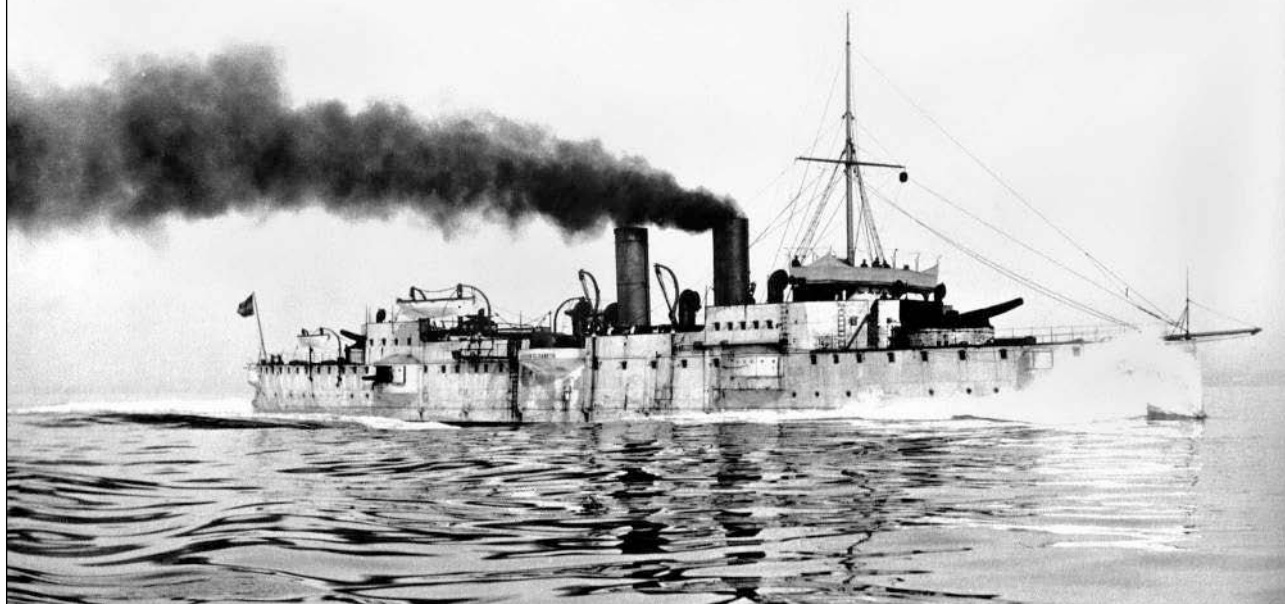
Первенцами среди полноценных крейсеров австро-венгерского флота стала пара кораблей типа «Кайзерин Элизабет», построенная по проекту корабельного инженера Й. Кухинка, как значительно увеличенная версия «торпедно-таранных крейсеров» типов «Тигер» и «Пантер», фактически минных крейсеров. Корабли этого типа не отличались какими-либо оригинальными техническими решениями, но были рационально спроектированы и качественно построены. Броневая защита состояла из 38-мм бронепалубы, на 0,3 м находившейся

ниже уровня ватерлинии, и 57-мм скосов этой палубы, опускавшихся на 1,6 м ниже ватерлинии. Защиту борта обеспечивал коффердам высотой в 1,25 м, а непотопляемость — разделение корпуса более чем на 100 отсеков. Орудия главного калибра находились в 90-мм барбетах. На корабле имелась и боевая рубка с 50-мм

Водоизмещение:	нормальное — 3967 т, полное — 4494 т
Размеры:	97,7(по пп)/103,7х14,72х5,7-6,09 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 4 двойных огнетрубных котла, 8450 л.с., 709 т угля
Скорость	19,17 узл (17-18 узл в 1914 г)
Дальность плавания:	3200 (10) миль
Бронирование:	щиты орудий — 40-60 мм, палуба — 38 мм, скосы палубы — 57 мм, рубка — 51 мм
Вооружение:	2 x 1 — 149,1-мм/40, 4 x 1 — 149,1-мм/35, 14 x 1 — 47-мм, 4 x 1 — 400-мм ТА
Экипаж:	394 — 402 чел



«Кайзерин Элизабет» на испытаниях



броней. Вооружение корабля напоминало обычные «эльзвигские крейсера» — пара 240-мм орудий в носу и корме, 6х150-мм пушек, четыре из которых в спонсонах под верхней палубой, 9х47-мм и 3х3— мм орудий. Статус торпедо-таранного корабля надо было поддерживать, так что корабль имел 4х356-мм торпедных аппарата, причем два из них находились в носовой оконечности для стрельбы вперед.

Пара горизонтальных паровых машин тройного расширения получала пар от четырех двойных огнетрубных котлов и для начала 1890-х годов 19-узловая скорость выглядела как довольно неплохое, да что там, отличное достижение.

Корабли отличались простотой и рациональностью конструкции — гладкопалубный корпус, без каких либо

вычурных обводов, кроме небольшого подъема палубы к носовой и кормовой оконечностям и небольшая надстройка в средней части корпуса с вырезами под спонсоны 150-мм орудий.

В 1905-1906 годах оба корабля были перевооружены. Вместо 240-мм установили две новые 150-мм скорострельные пушки, а бортовые орудия того же калибра остались старого типа. Количество 47-мм пушек производства Шкода достигло 14, а 37-мм орудия сняли.

Серьезной перестройке подвергся и корпус корабля. Бортовые спонсоны демонтировали, орудия установили «ярусом выше» — на верхней палубе, что значительно улучшило мореходность.

О надежности силовой установки этих кораблей и тщательности ремонта в ходе службы говорит тот факт, что после 22-24 лет эксплуатации, корабли в 1914 году могли развивать 17-18-узловый ход.

«Кайзерин Элизабет»

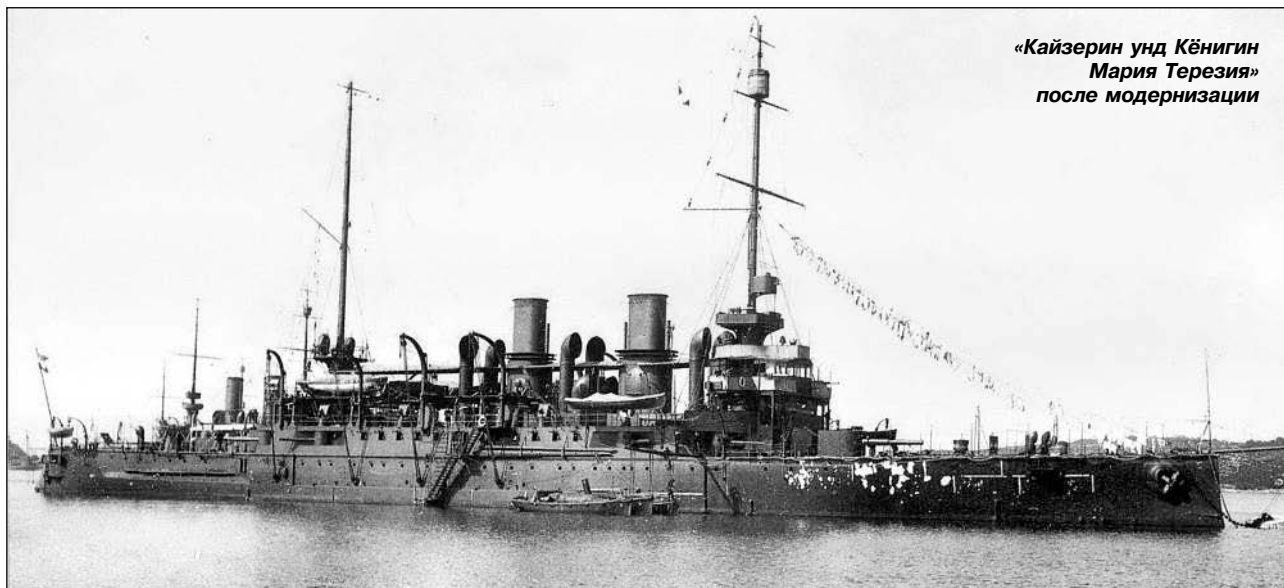


Судьба корабля:

«Кайзерин Элизабет»: участие в обороне Циндао, выход для обстрела японских позиций. 6 сентября 1914 года подвергся первой в истории воздушной бомбардировке с самолета корабельного базирования, безуспешно. К концу осады разоружен и 2 ноября 1914 года затоплен экипажем.

«Кайзер Франц-Йозеф I»: входил в состав 2-й дивизии крейсеров. 9 сентября 1914 года и 8-9 января 1916 года участвовал в бомбардировке артиллерийских позиций на горе Ловчен, Черногория. С 1916 года в обороне порта Каттаро. В 1917 году разоружен и использовался как штабной блокшив. По условиям мирного договора передан Франции. 17 октября 1919 года, при попытке буксировки из порта Каттаро, затонул.

Броненосный крейсер 1-го класса «Кайзерин унд Кёнигин Мария Терезия»



«Кайзерин унд Кёнигин
Мария Терезия»
после модернизации

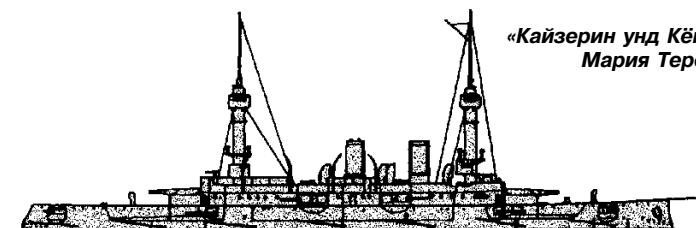
«Kaiserin und Konigin Maria Theresia» Stabilimento Tecnico Triestino, Триест 06.10.1891 29.04.1893 24.05.1895 исключен 07.02.1917

Корабли типа «Кайзерин Элизабет» были признаны настолько удачными, что на их основе был тем же Йозефом Кухинкой, сконструирован несколько больший по водоизмещению, 5270 т нормального водоизмещения против 4060 т у предшественников, корабль со значительно усиленной защитой. Этот «торпедно-таранный корабль» в первую очередь предназначался для совместного с броненосцами действия в Адриатике. Так как на 1891 год австро-венгерские политики предполагали, что вероятным противником будет Франция, особое внимание обратили на защиту от новинки тех лет — 138-164-мм снарядов скорострельных пушек, внедренной, в первую очередь, во французском флоте.

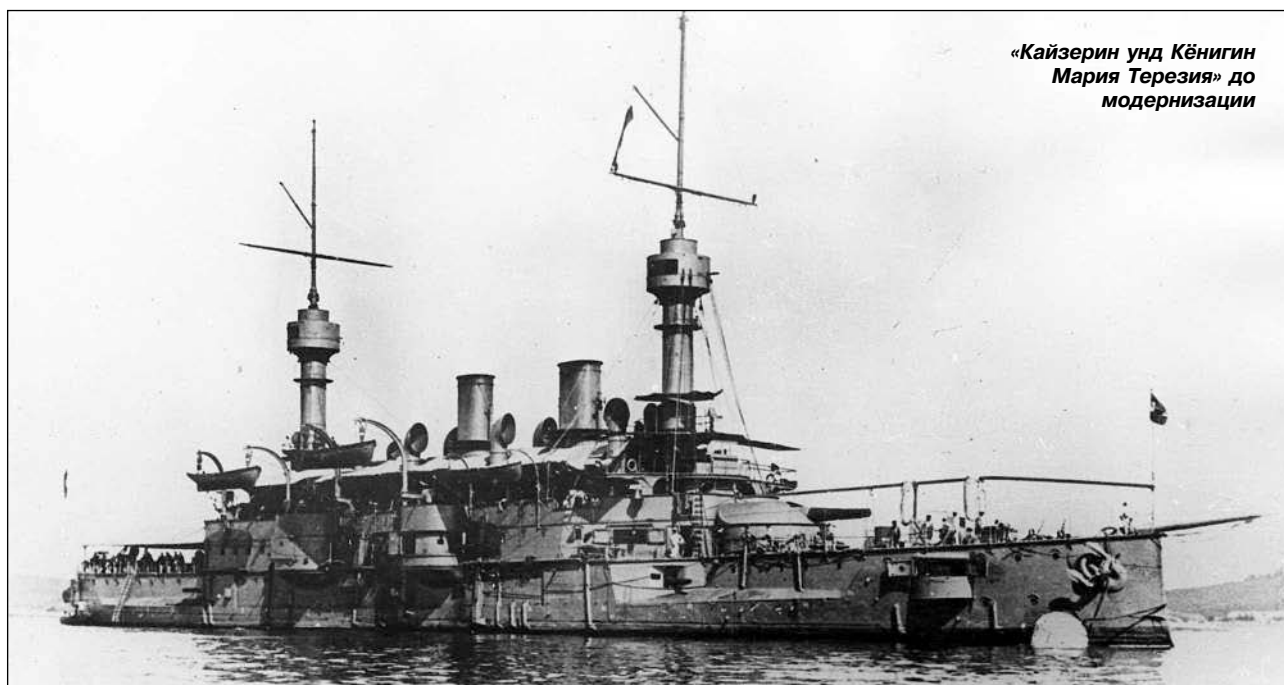
Главным отличием нового корабля от предшественников стало бортовое бронирование. Широкий, 2,9 м, из которых 1,3 м ниже ватерлинии, броневой пояс имел длину в 63 м и толщину в 100 мм, да еще на подкладке из двух 9-мм листов. Той же толщины были наклонные траверзы к барбетам и сами барбеты 240-мм орудий. Казематы 150-мм орудий имели толщину в 80 мм. Кроме этого, корабли имели 38-мм бронепалубу, 0,3 м ниже ватерлинии, со 57-мм скосами к нижней кромке пояса. Щиты 150-мм орудий и купола над барбетами главного калибра, а так же носовая и

кормовая боевые рубки имели толщину в 40 мм. Степень броневой защиты такого относительно малого корабля вызывала удивление, но объяснение было просто — рассчитанный на спокойные воды Средиземного мо-

Водоизмещение:	нормальное — 5164 т, полное — 6026 т
Размеры:	111,67х16,26х6,13-6,81 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 6 огнетрубных котлов, 10300 л.с., 746 т угля
Скорость	19,9 узл
Дальность плавания:	3500 (10) миль
Бронирование:	пояс — 100 мм, траверзы — 100 мм, башни — 40 мм, барбеты 100 мм, казематы — 80 мм, щиты орудий — 40 мм, палуба — 38 мм, скосы палубы — 57 мм, рубки носовая и кормовая 50/20 мм.
Вооружение:	2 x 1 — 190-мм/42, 6 x 1 — 149,1-мм/35, 12 x 1 — 47-мм/44, 2 x 1 — 47-мм/33, 2 x 1 — 37-мм/42, 4 пул, 4 x 1— 457-мм ТА
Экипаж:	475 чел



«Кайзерин унд Кёнигин
Мария Терезия»



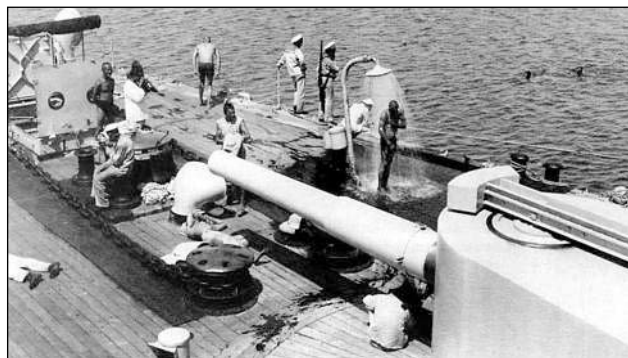
«Кайзерин унд Кёнигин Мария Терезия» до модернизации

ря крейсер имел довольно облегченный корпус и нес небольшой нормальный запас топлива.

Два 240-мм орудия главного калибра, установленные по одному в барбеты имели, возможно, впервые в мире, электрические приводы горизонтальной наводки. 8-х150-мм скорострельных орудий располагались на верхней палубе, четыре, и в казематах под ней, тоже четыре. 47-мм пушки были представлены двумя системами — 12х3-фунтовых и 6, более легких, 2,5-фунтовых.

Силовая установка, принципиально повторяя «Кайзерин Элизабет», имела уже 6 паровых котлов, добавились 2 одинарных. На испытаниях паровые машины корабля смогли развить 10 300 л.с., что позволило достичь хода в 19,9 узла.

В 1909-1910 годах на корабле осовременили главный калибр. Старые 240-мм заменили на пару 190-мм скорострельных орудий. 150-мм орудия из казематов пе-



190-мм башенная установка крейсера «Кайзерин унд Кёнигин Мария Терезия»



«Кайзерин унд Кёнигин Мария Терезия» в тропической окраске

ренесли на верхнюю палубу, уменьшив их заливаемость на волнении. Малокалиберное вооружение заменили на 14х3-фунтовых 47-мм пушек и установили 4х37-мм автомата Виккерса.

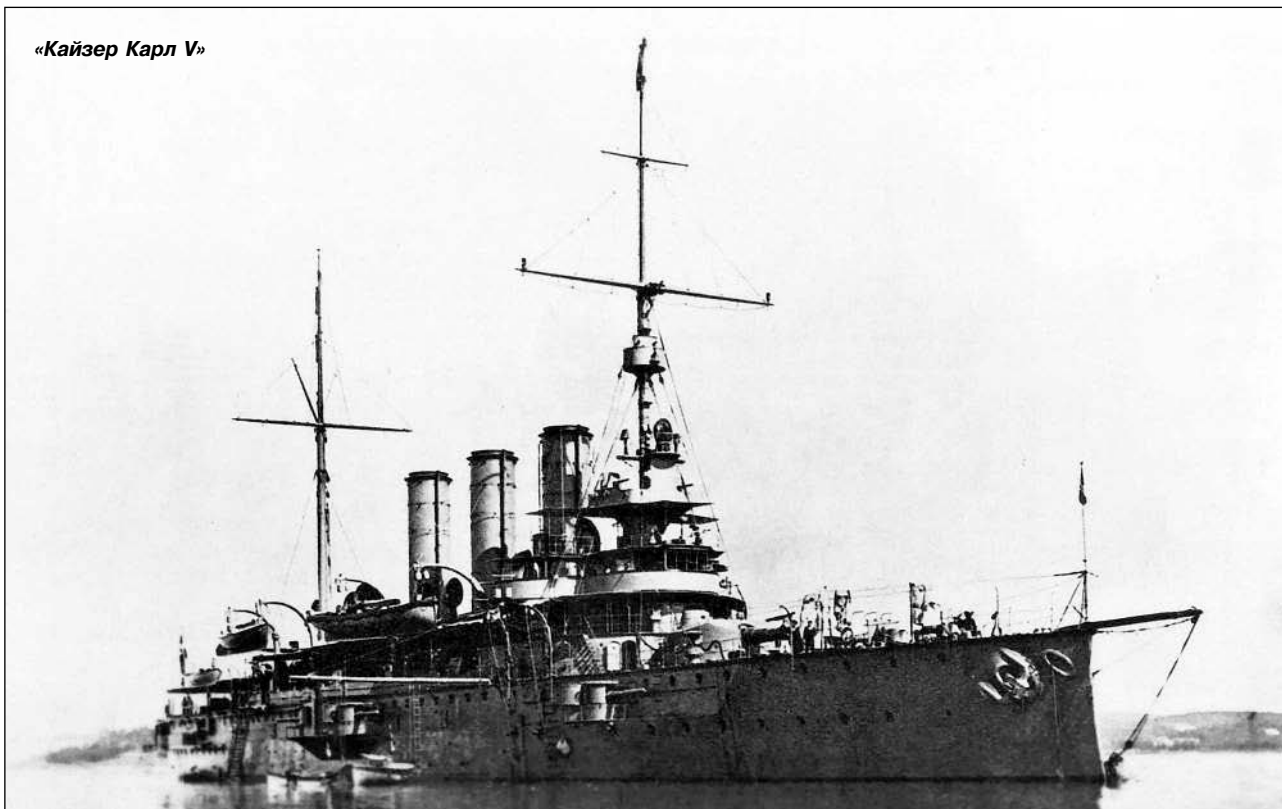
Довоенная карьера корабля была очень насыщенной. Во время Испано-американской войны крейсер находился на Кубе и, во время сражения у Сантьяго-де-Куба, даже был принят американцами за испанский крейсер. В 1900 году корабль принимал участие в подавлении «боксерского восстания», в 1912 году — защищал австрийские и венгерские интересы во время Балканской войны.

Служба корабля:

«Кайзерин унд Кёнигин Мария Терезия»: с началом войны вошел в состав 1-й крейсерской дивизии. С конца 1914 года — вооруженная брандвахта. В 1916 году разоружен и обращен в плавказарму для подводников. По условиям мирного договора передан Франции. Разобран в Италии.

Броненосный крейсер 1-го класса «Кайзер Карл VI»

«Кайзер Карл V»



«Kaiser Karl VI» Stabilimento Tecnico 01.06.1896 04.10.1898 23.05.1900 исключен январь 1920
Triestino, Триест

Австро-венгерские корабли, верные практике последовательно улучшать удачный проект кораблей, следующий корабль проектировали на основе предшественника. Пять лет, прошедшие между закладками этих кораблей, потребовали серьезных корректировок исходного проекта и внедрения всех тех новшеств, что успели появиться.

В первую очередь на крейсере «Кайзер Карл VI» была изменена силовая установка — она получила 18 водотрубных котлов Бельвиля, а архаичные горизонтальные паровые машины тройного расширения сменили две четырехцилиндровые вертикальные. На испытаниях крейсер показал мощность 11 550 л.с., что, при водоизмещении в 6535 т, позволило развить скорость в 20,56 узла.

Значительно была усилена броневая защита, суммарная масса которой достигала 1400 т, и это на корабле, нормальное водоизмещение которого, по проекту, должно было составлять 6300 т.

Бортовой пояс между башнями главного калибра стал уже, высота 2 м, но значительно прибавил в толщине — 170-220 мм. Поверх него шел 90-мм верхний

пояс. Толщина брони башен и боевой рубки достигала 200 мм, а казематы и бронепалуба, в целом, были таковы на предшественнике.



Носовая 240-мм одноорудийная башня броненосного крейсера «Кайзер Карл V»

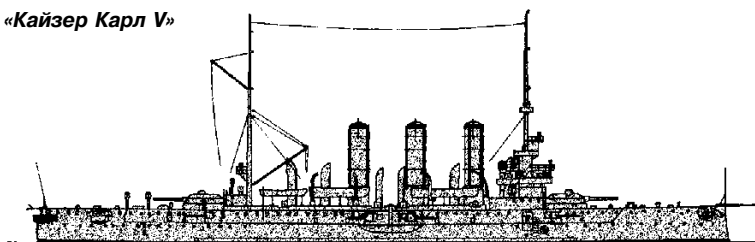
Удивляет весьма низкая цена, хотя это как раз характерно для Императорского и Королевского кораблестроения, австрийцы могли строить корабли дешево. Крейсер обошелся в 427 тысяч фунтов стерлингов, что дешевле, чем многие бронепалубные крейсера сравнимого водоизмещения.

На крейсере установили новые 240-мм орудия, а все 8х150-мм пушек разместились под верхней палубой, разнесенных по длине корабля бронированных казематах. Также на корабле было 18х47-мм пушек и два пулемета, а минное вооружение сократилось до двух торпедных аппаратов.

Судьба корабля:

«Кайзер Карл VI»: в 1914 г неоднократно участвовал в бомбардировке артиллерийских позиций на горе Ловчен (Черногория). 2 февраля 1918 года на борту крейсера в Катарской бухте вспыхнул мятеж, подавленный через сутки. После марта 1918 года служил штабным кораблем. В 1920 году, по условиям мирного договора, передан Великобритании. Разобран в Италии.

«Кайзер Карл V»



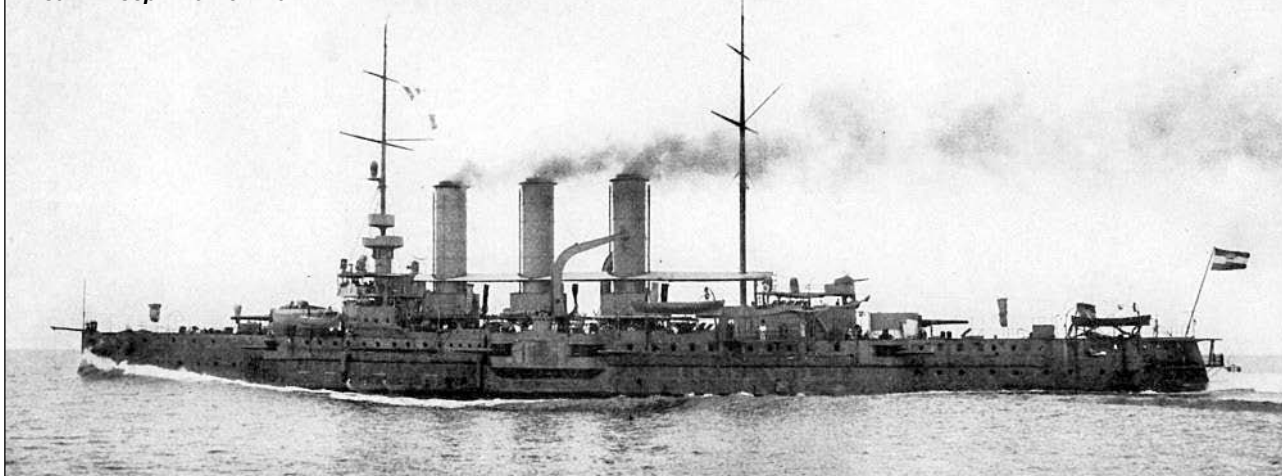
Водоизмещение:	нормальное — 6166 т, полное — 6864 т
Размеры:	119х17,3х6,26-6,75 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 18 котлов Бельвиля, 11550 л.с., 820 т угля
Скорость	20,83 узл
Дальность плавания:	3500 (10) миль
Бронирование:	пояс — 170-200 мм, траверзы — 170 мм, верхний пояс — 90 мм, башни — 200 мм, барбеты 205 мм, казематы — 75 мм, щиты орудий — 40 мм, палуба — 32-38 мм, скосы палубы — 57 мм, рубка 200/100 мм.
Вооружение:	2 x 1 — 240-мм/42, 8 x 1 — 149,1-мм/40, 16 x 1 — 47-мм/44, 2 x 1 — 47-мм/33, 2 пул, 2 x 1 — 457-мм ТА
Экипаж:	535 — 570 чел

«Кайзер Карл V»



Броненосный крейсер 1-го класса «Санкт-Георг»

«Санкт-Георг» на испытаниях



«Sankt Georg» Верфь ВМФ, Пола

11.03.1901 08.02.1903 31.07.1905 исключен январь 1920

Третий и последний в истории Австро-Венгерского флота броненосный крейсер стал теперь уже развитием проекта корабля «Кайзер Карл VI». По первоначальному проекту он должен был нести в одноорудийных башнях те же два 240-мм орудия и 10х150-мм пушек в каземате.

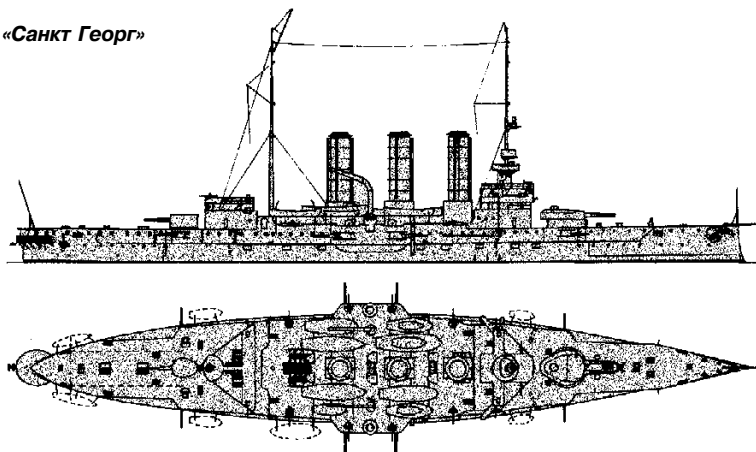
Заложенный в 1901 году, когда прогресс в кораблестроении сделал вероятность успешного тарана в бою практически нулевой, этот крейсер лучше всего воплощал идею времен Лиссы — максимальная концентрация огня главного и среднего калибров в носовой части.

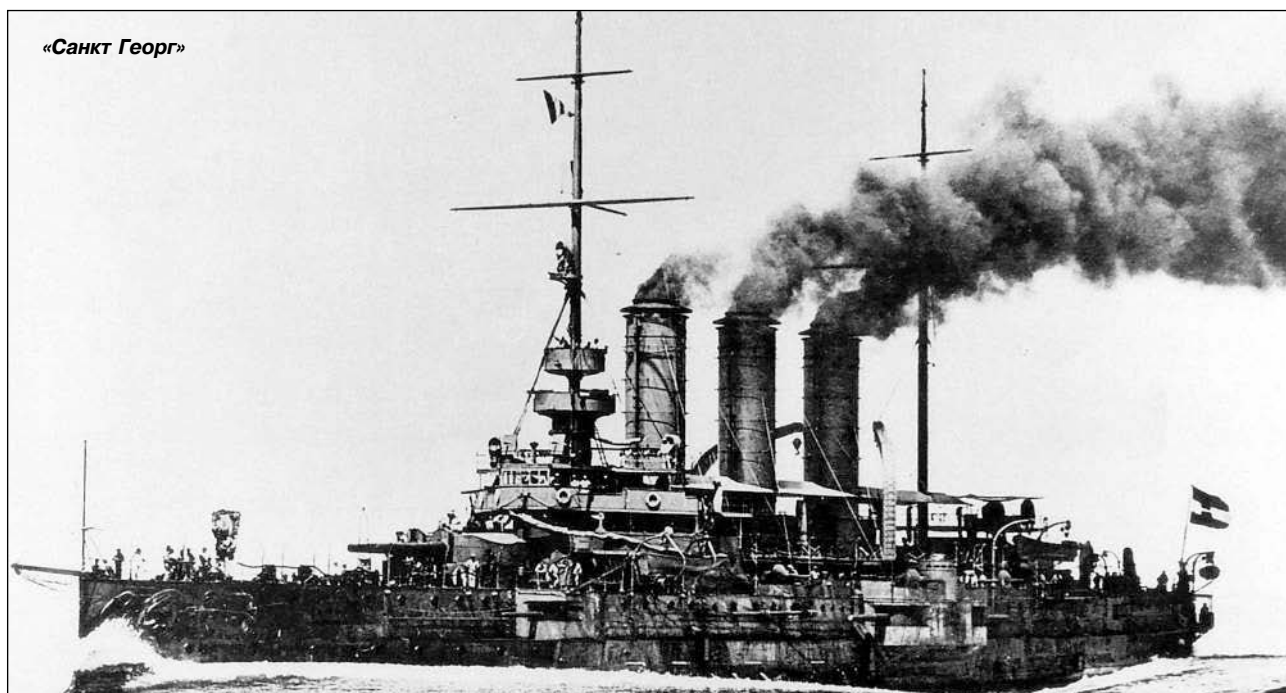
Оба орудия главного калибра корабля были размещены в носовой башне, а в корме стояла одноорудийная башня со 190-мм пушкой. В центральном каземате помещались еще четыре таких же орудия, а крайние казематы вооружались 4х152-мм пушками. К этому времени такое смешение из двух средних калибров могло служить недостатком при бое на дальних дистанциях, когда легко спутать от какого снаряда, какого калибра, вырос водяной столб на горизонте. В качестве противоминных орудий были установлены 9х66-мм пушек системы Шкода, 6х47-мм и 2х37-мм. Количество и калибр торпедных аппаратов не изменились.

Бронирование корабля было значительно улучшено. Главный бронепояс крейсера, продолжается до носа, толщина 90 мм. В середине судна толщина пояса составляет 165-210 мм, а в корме, позади кормовой башни, он замыкался 200-мм траверзом.

Водоизмещение:	нормальное — 7289 т, полное — 8070 т
Размеры:	124,3х19х6,83 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 12 котлов Ярроу, 15000 л.с., 1100 т угля
Скорость	22 узл
Дальность плавания:	4500 (10) миль
Бронирование:	пояс — 165-210 (в носу — 90) мм, траверз — 200 мм, верхний пояс — 90 мм, башня ГК — 210/40 мм, башня СК — 135/40, барбеты до 210 мм, казематы — 135 мм, палуба — 36-45 мм, скосы палубы — 63 мм, рубка 200/100 мм.
Вооружение:	1 x 2 — 240-мм/42, 5 x 1 — 190-мм/42, 4 x 1 — 149,1-мм/40, 9x1 — 66-мм/45, 6 x 1 — 47-мм/44, 2 x 1 — 47-мм/33, 2 пул, 2 x 1 — 457-мм ТА
Экипаж:	630 чел.

«Санкт-Георг»





Башня главного калибра защищалась 210-мм броней с 40-мм крышей. Башня 190-мм орудий имела более скромное 135 мм бронирование. Между башнями, поверх главного пояса, проходил верхний, толщиной в 90 мм. Казематы имели 135-мм броню. Скосы палубы были увеличены до 63 мм. Боевую рубку прикрывала 200-мм броня.

Рост мощности силовой установки до 15 000 л.с., пар давали 12 котлов Ярроу, позволил легко развивать 22-узловую скорость. Впервые особое внимание было уде-

лено увеличению полного запаса угля. Теперь крейсер мог принять 1120 т, 820 т у предшественника. Корабль явно предназначался не только для Адриатики.

Достоинством крейсера была и невысокая, для его боевых возможностей, цена. Корабль стоил 581 500 фунтов стерлингов, то есть значительно дешевле, скажем, итальянских крейсеров типа «Джузеппе Гарибальди».

В ходе боев на Адриатике крейсеру «Санкт-Георг» выпала уникальная тактическая роль «самой большой дубинки» на театре. В связи с тем, что опасаясь подводных лодок*, союзники не входили в Адриатику крупными кораблями, а вели операции только легких крейсеров и эсминцев, австрийский корабль был несравнимо сильнее всех тех, кто мог его догнать. Иногда достаточно было появления на горизонте характерного трехтрубного силуэта, что бы английские и итальянские корабли прекратили бой и отошли. В ходе Первой мировой войны корабль практически не перевооружался. Лишь в 1916 оду на него поставили 66-мм зенитку.



«Санкт-Георг» в Которской бухте, август 1916 г.

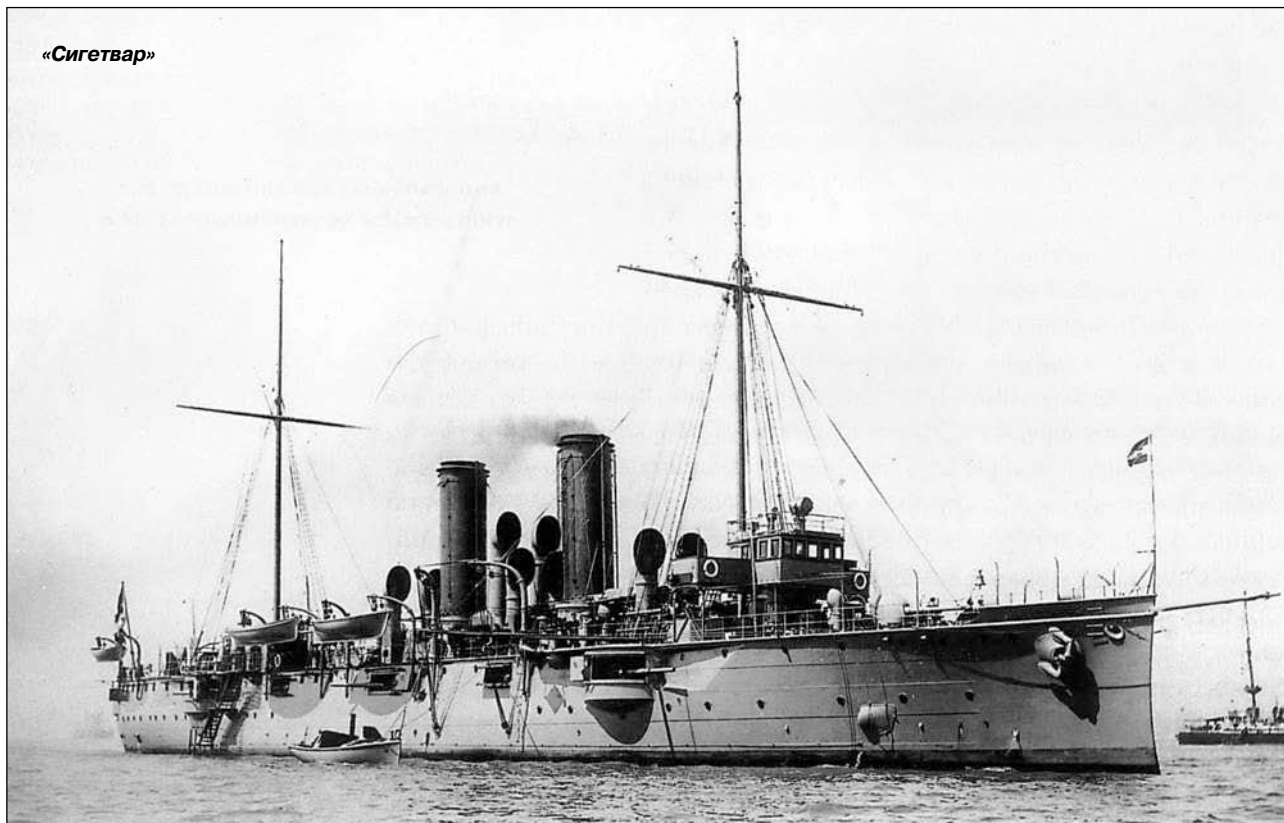
Судьба корабля

«Санкт-Георг»: 23 мая 1915 года обстрелял мост в Римини. 3-4 февраля 1916 года — обстрел итальянского побережья. 15 мая 1917 года сыграл решающую роль в бою в Отрантском проливе, вызвав отход легких сил противника. 2 февраля 1918 года на борту крейсера в Катарской бухте вспыхнул мятеж, убит командир крейсера, подавленный через сутки. После марта 1918 года служил штабным кораблем. В 1920 году, по условиям мирного договора, передан Великобритании. Разобран в Италии.

* За короткое время после начала боевых действий было потеряно несколько броненосных крейсеров.

Бронепалубные крейсера 3-го класса типа «Зента»

«Сигетвар»



«Zenta»	Верфь ВМФ, Пола	08.08.1896	18.08.1897	28.05.1899	потоплен 16.08.1914
«Aspern»	Верфь ВМФ, Пола	04.10.1897	03.05.1899	29.05.1900	исключен январь.1920
«Szigetvar»	Верфь ВМФ, Пола	25.05.1899	29.10.1900	30.09.1901	исключен январь.1920

Это были совершенно заурядные и при этом весьма удачные корабли. Не выделялись никакими отдельными качествами, скорость хода, мощность вооружения, совершенство защиты, они представляли собой удачное решение поставленной при проектировании задачи — создать малый крейсер, способный в мирное время выполнять функции стационара и учебного корабля, а в военное время состоять при эскадре броненосцев. При этом австрийцам удалось построить эти крейсера всего за 143-150 тысяч фунтов стерлингов каждый.

Крейсера имели столь полюбившийся австро-венгерским кораблестроителям гладкопалубный корпус, со сплошной верхней палубой. Два из 8х120-мм орудий главного калибра располагались в носу и корме, а остальные шесть — под верхней палубой, четыре в небольших казематах и два просто за обшивкой борта в центральной части корабля. Вооружение дополнялось 10х47-мм пушками (8х3-фунтовые и 2х2,5-фунтовые), двумя пулеметами и па-

рой торпедных аппаратов. Без торпедных аппаратов было никак нельзя, ведь официально корабли назывались «торпедно-минные тараны».

Из трех построенных крейсеров один, «Асперн», имел деревянную и медную обшивку подводной части для плаваний в тропиках, что увеличило его водоизмещение на примерно на 100 т.

Водоизмещение:	нормальное — 2313 т, полное — 2503 т («Aspern» нормальное — 2417 т, полное — 2625 т)
Размеры:	96,9х11,7(«Aspern» 11,9)х4,48 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 8 котлов Ярроу, 7200-8160 л.с., 500 т угля
Скорость	21 узл («Зента» 21,67 узл при 8584 л.с.)
Дальность плавания:	3500— 3800 (12) миль
Бронирование:	щиты орудий — 45 мм, палуба — 25 мм, скосы палубы — 50 мм, гласис — 50 мм, казематы — 35 мм, рубка — 50 мм
Вооружение:	8 х 1 — 120-мм/40, 2 х 1 — 47-мм/44, 2 х 1 — 47-мм/33, 2 х 1 пул, 2 х 1— 457-мм ТА
Экипаж:	292 чел

Защиту кораблям обеспечивала броневая палуба, имевшая в плоской части два слоя по 12,5-мм, а на скосах — 50 мм. 50-мм был и гласис паровых машин. Казематы защищались 35-мм броней, а боевая рубка была выполнена из двух слоев брони по 25 мм. Пар для двух четырехцилиндровых паровых машин тройного расширения вырабатывали восемь котлов Ярроу. Первоначально корабли несли парусное вооружение шхуны, общая площадь 586 м², которое, из-за полной бесполезности, было быстро снято.

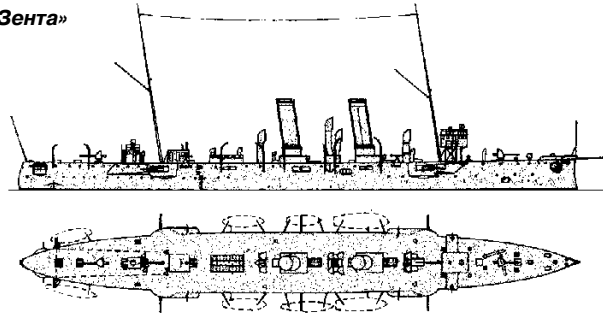
Как и предполагалось, довоенная служба этих кораблей проходила в дальних плаваниях. «Зента» и «Асперн» участвовали в подавлении «восстания боксеров» в Китае. «Асперн» в 1913 году, во время Балканских войн, принимал участие в эвакуации Скутари. В 1917 году уцелевшие крейсера получили по одной 66-мм зенитке.

Судьба кораблей:

«Зента»: 16 августа 1914 года у порта Антивари потоплен французской эскадрой, погибло 179 человек.

«Асперн»: патрульная служба. 2 августа 1916 года перестрелка с британским и итальянским крейсером. С 14

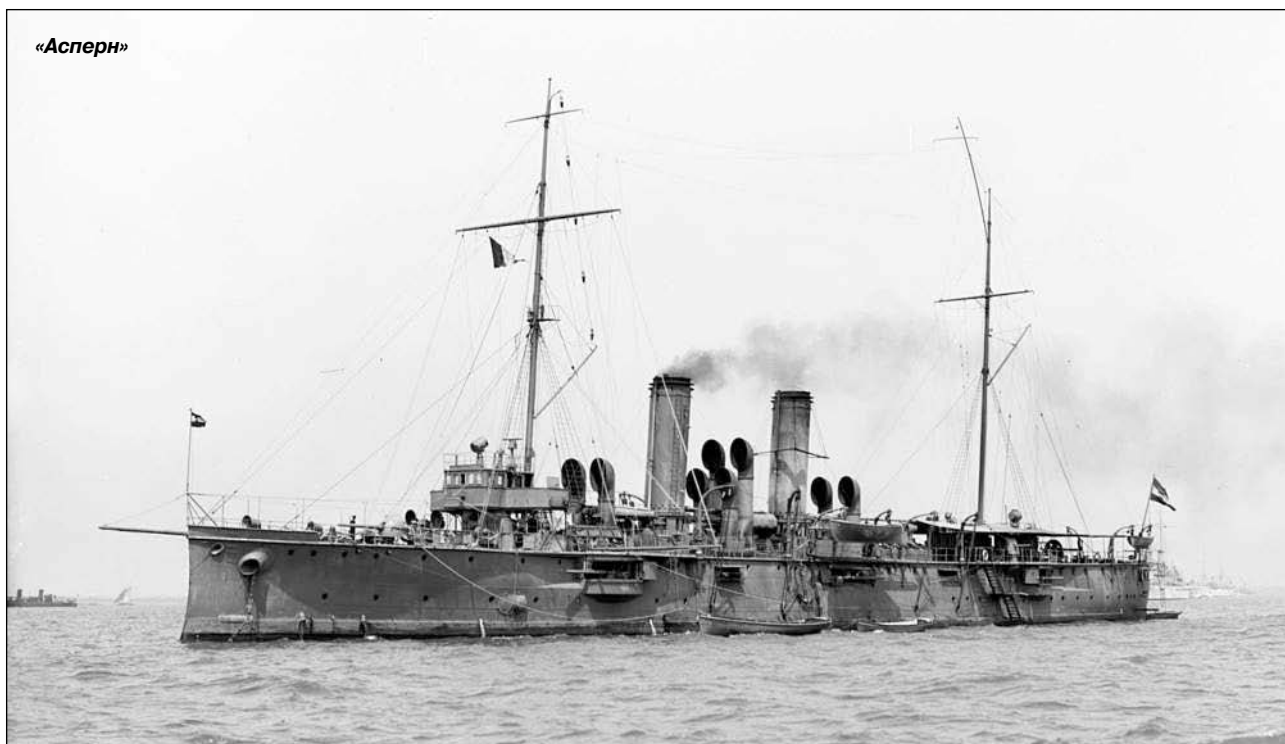
«Зента»



марта 1918 года — блокишив в порту Пола. В 1920 году, по условиям мирного договора, передан Великобритании. Разобран в Италии.

«Сигетвар»: патрульная служба у побережья Черногории. 18 июня 1915 года обстрел итальянского побережья. С 14 марта 1918 года — блокишив в порту Пола. В 1920 году, по условиям мирного договора, передан Великобритании. Разобран в Италии.

«Асперн»



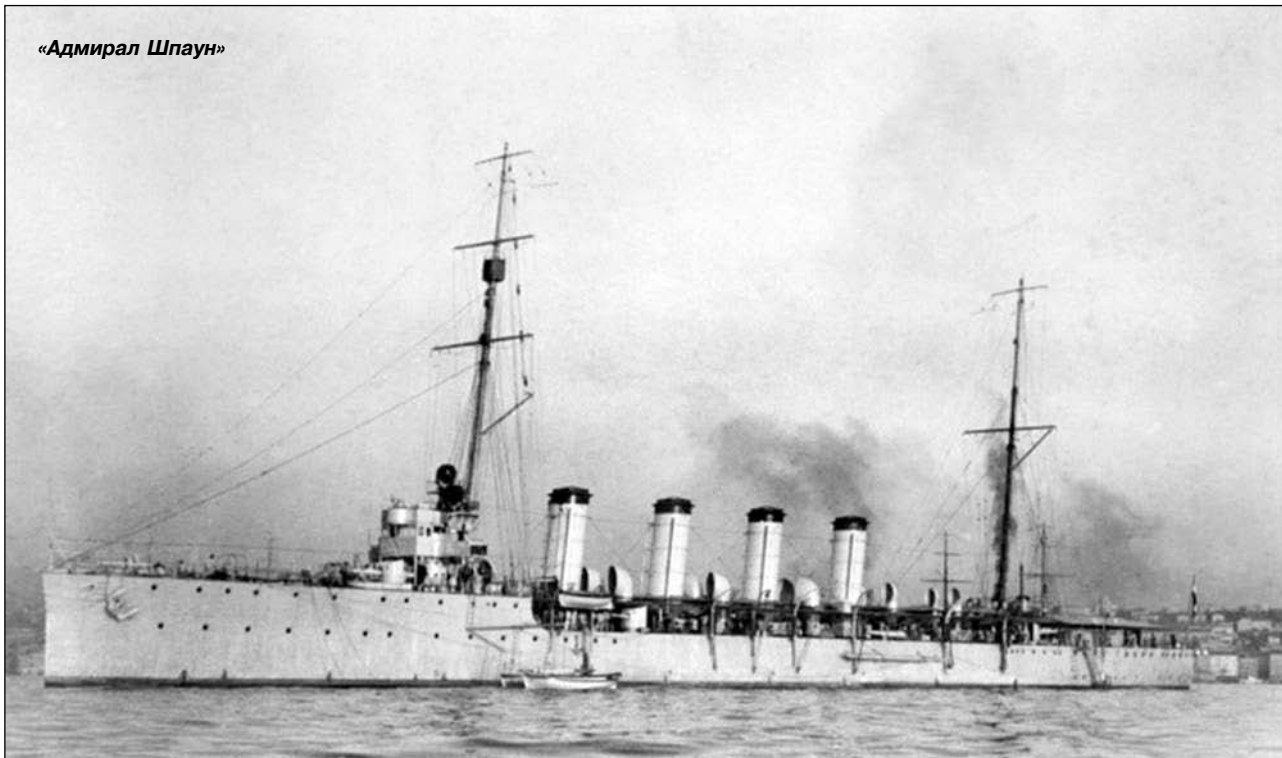
Легкие крейсера-«скауты»

К середине первого десятилетия XX века стало ясно, что будущее в развитии корабельных силовых агрегатов за паровыми турбинами. Флот Австро-Венгрии не отставал от мировых тенденций и уже в мае 1906 года в Морском Техническом комитете обсуждался вопрос о постройке турбинного крейсера в 3500 т водоизмещением.

Возможно, даже до депутатов парламента дошло, что таранная тактика полностью изжила себя, а «крейсер» — это не обязательно инструмент дальнего колониального доминирования. Поэтому заложенный в 1908 году первый «скаут» австро-венгерского флота, без лишних затей, классифицировали как Rapidkreuzer (быстрый крейсер).

Легкий крейсер «Адмирал Шпаун»

«Адмирал Шпаун»



«Admiral Spaun» Верфь ВМФ, Пола

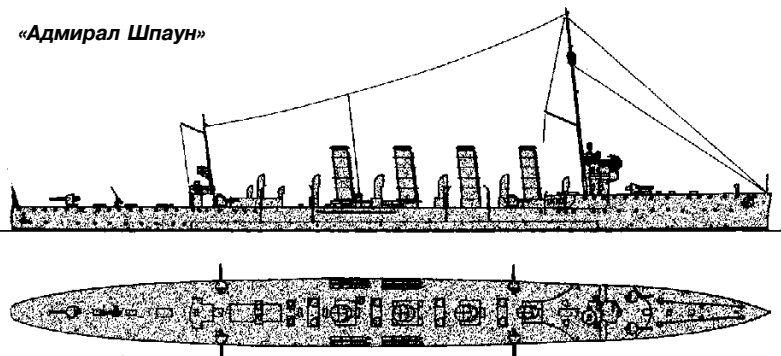
30.05.1908 30.09.1909 15.11.1910 исключен январь.1920

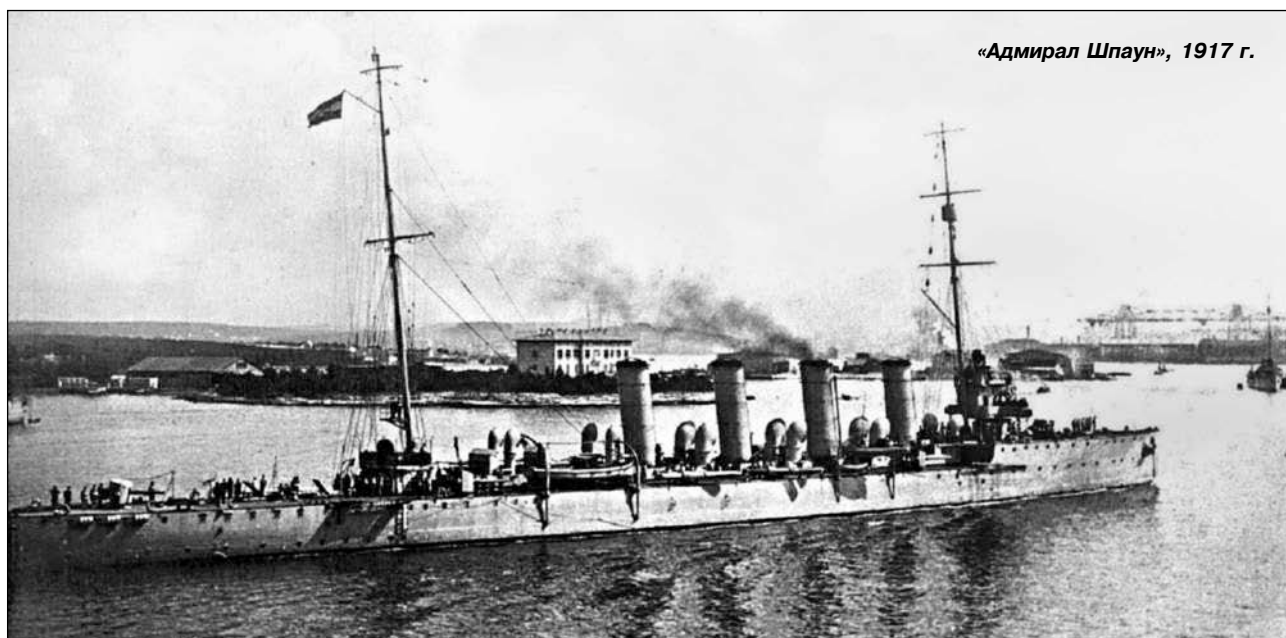
Этот корабль стал одним из первых в мире легких крейсеров с полноценным броневым поясом и паровыми турбинами. Его ввод в строй в ноябре 1910 года выводил флот Австро-Венгрии на самые передовые позиции в технологиях кораблестроения. В ходе проектирования корабля стало ясно, что для крейсера с заданными характеристиками прообразом не может быть ни один из иностранных прототипов, поэтому корабль проектировался буквально «с нуля». По архитектуре корпус крейсера напоминает, скорее, пропорционально увеличенный эсминец с высоким полубаком и большим отношением длины к ширине.

Силовая установка крейсера состояла из 6 турбоагрегатов, 4 маршевых и 2 экономического хода, на внутренних валах Парсонса с приводом на 4 вала. Пар получали от 16 котлов Ярроу того же типа, что ставился на миноносцы. К сожалению, показав на испытаниях рекордные параметры, 25 150 л.с., скорость 27,07 узла, в повседневной службе корабль не отличался надежностью механизмов. В то же время, 24-узловым ходом «Адмирал Шпаун» мог пройти более 1600 миль.

Водоизмещение:	нормальное — 3384 т, полное — 3944 т
Размеры:	130,6x12,79x5,3 м
Энергетическая установка:	6 ПТА, 4 вала, 16 котлов Ярроу, 25150 л.с., 786 т угля
Скорость	27,07 узл
Дальность плавания:	1600 (24) миль
Бронирование:	пояс — 60 мм, траверзы — 60 мм, щиты орудий — 8-40 мм, палуба — 20 мм, элеваторы подачи — 50 мм, рубка — 50 мм
Вооружение:	7 x 1 — 100-мм/50, 1 x 1 — 47-мм/44, 2 x 1 — 457-мм ТА
Экипаж:	327 чел

«Адмирал Шпаун»





«Адмирал Шпаун», 1917 г.

Машинные и котельные отделения прикрывал 60-мм бронепояс высотой около 2,5 м, 0,6 м ниже ватерлинии, замкнутый траверзами той же толщины. Для прикрытия от продольного огня котлов и машин, траверзу доходили до уровня верхней палубы. 20-мм палуба проходила по верхней кромке пояса, а в носу и корме шла на высоте 0,6 м под ватерлинией. Боевая рубка и элеваторы подачи боезапаса защищались 50-мм плитами, а щиты орудий имели в 40-мм передний лист и 8-мм борта и крышу.

Вооружение крейсера составляли 7х100-мм орудий разработки завода Шкода. В зависимости от уровня подготовки моряков, практическая скорострельность этих артсистем достигала до 10 выстрелов в минуту. Для салютов корабль имел 47-мм пушка. Первоначально на крейсере было два 457-мм поворотных торпед-

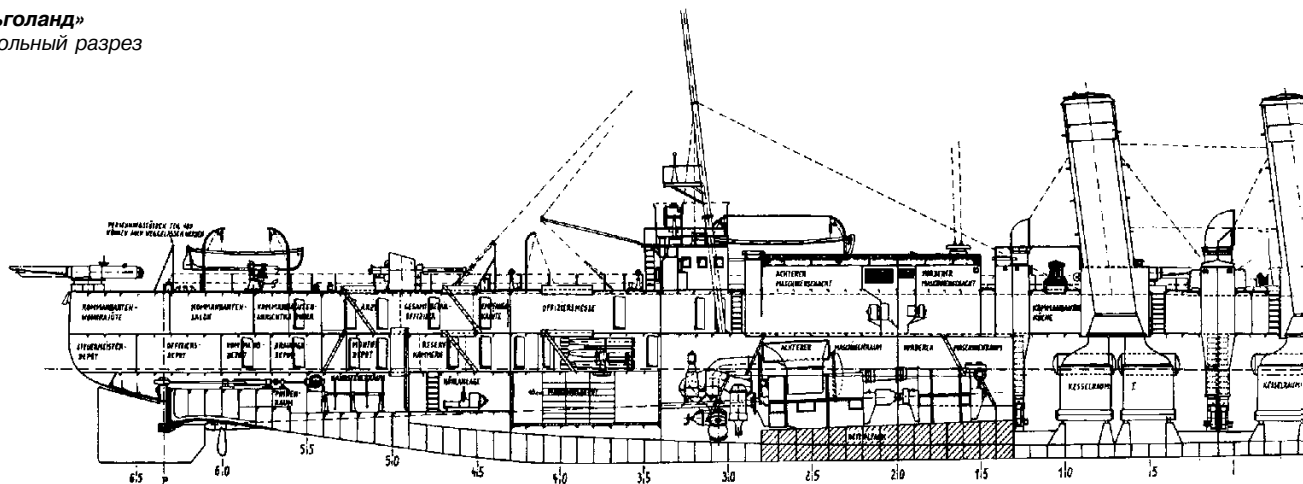
ных аппарата, но в ходе войны в корме крейсера был установлен еще один спаренный торпедный аппарат. Так же на корабле была установлена 66-мм зенитка.

Ненадежность силовой установки препятствовала активному использованию крейсера, в отличие от своих последователей, крейсеров типа «Гельголанд», «Адмирал Шпаун» так и провел всю войну на «незаметной службе».

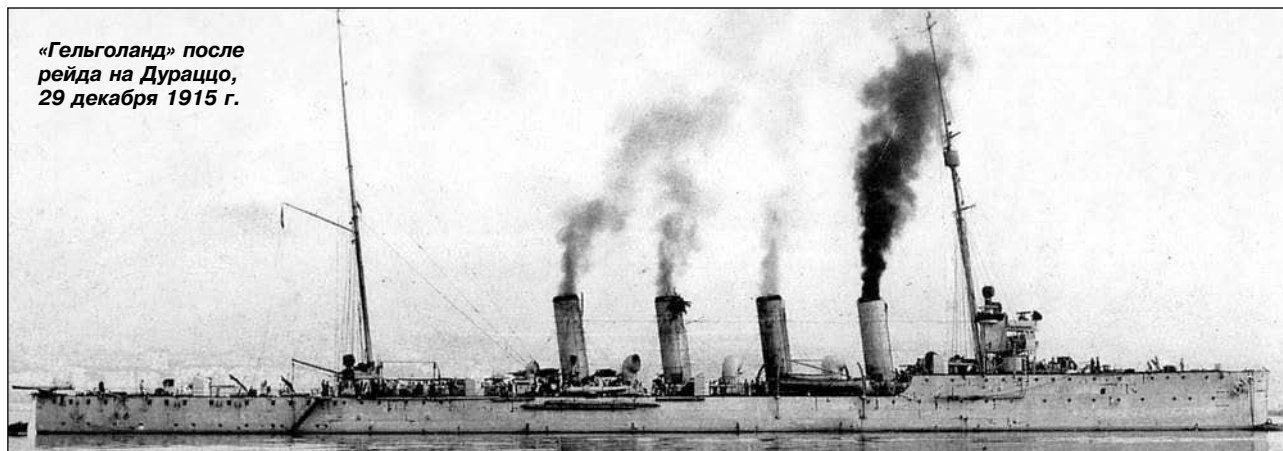
Судьба корабля:

«Адмирал Шпаун»: патрульная служба на Адриатике. 27 июня 1915 года — обстрел Анконы. Первоначально по итогам войны передан Италии. В марте 1919 года принял участие в параде в Венеции, но в 1920 году, по условиям мирного договора, передан Великобритании. Разобран в Италии.

«Гельголанд»
Продольный разрез



Легкие крейсера типа «Сайда»



«Гельголанд» после рейда на Дураццо, 29 декабря 1915 г.

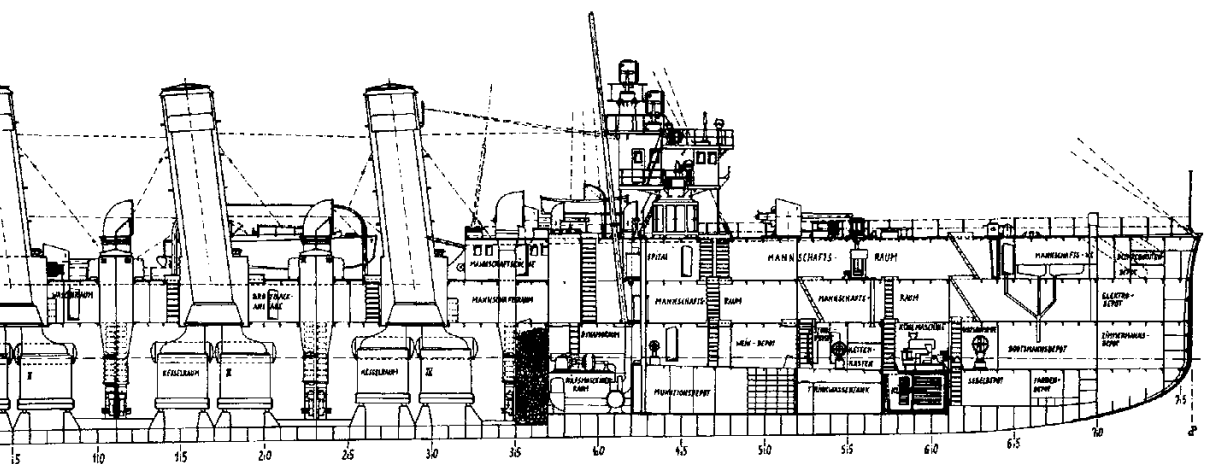
«Saida»	Cantiere Navale Triestino, Монфальконе	09.09.1911	26.10.1912	01.08.1914	исключен 11.03.1937
«Helgoland»	»Danubius», Фиуме	28.10.1911	23.11.1912	29.08.1914	исключен 11.03.1937
«Novara»	»Danubius», Фиуме	09.12.1912	15.02.1913	01.05.1915	на слом 1941

По сути, эти крейсера стали серийным вариантом опытного корабля «Адмирал Шпаун». Два из трех кораблей строились на национальной венгерской судовой верфи «Ганц-Данубиус», для чего Венгрии, в рамках единой, но разделенной монархии, пришлось обеспечить «выход к морю», то есть передать в аренду клочок побережья в районе Фиуме.

Прежде всего скорректированный проект исправлял самые серьезные недостатки крейсера «Адмирал Шпаун» — ненадежность и затесненность силовой установки. Для этого было решено перейти на двухвальную силовую установку с двумя турбоагрегатами. На крейсере «Сайда» применили турбоагрегаты активно-реактивного типа разработки «Шихау» и «Мелмс-Пфенингер», а на обоих крейсерах «венгерской постройки» стояли турбоагрегаты «АЭГ-Кертис». Все корабли успешно прошли

испытания, а лучшим ходокком оказался крейсер «Новара», чьи машины развили 30 260 л.с. Правда, максимальную скорость замерить не удалось, но было ясно, что она около 27,5 узлов. При этом в боевой обстановке корабли часто могли ходить быстрее, чем на испытаниях. Надежность силовой установки так же была продемонстрирована в реальном бою. Котельная установка из 16 котлов Ярроу в четырех отделениях осталась такой же, как у предыдущего крейсера.

Вооружение кораблей удалось усилить лишь на дополнительную пару 100-мм орудий. По огневой мощи корабли превосходили британские скауты, что с 76,2-мм, что с 102-мм артиллерией, но в 1914 году в море уже встречались и более сильно вооруженные корабли. Правда, эффективность артиллерийского огня кораблей типа «Сайда» должна была быть сильно выше, чем



у предшественника. Станок на орудиях «Адмирала Шпауна» был более старой модели, без раздельной наводки вертикальным и горизонтальным наводчиком, что должно было снизить практическую скорострельность.

По проекту корабли должны были получить 3х457-мм торпедных аппарата, два двухтрубных аппарата у миделя и один однострунный на корме корабля, но затем все три аппарата сделали одинаковыми — именно так достроили «Сайда». В 1915 году крейсера «Гельголанд» и «Новарра» получили два двухтрубных 533-мм и один двухтрубный 457-мм торпедных аппаратов. В 1917 г все три крейсера получили по одной 66-мм зенитке. Несмотря на несколько проектов установки на кораблях более мощных, 150-мм орудий, они так и остались на бумаге.

Защита кораблей полностью соответствовала прототипу.

Модернизации кораблей, переданных после подписания Сен-Жерменского мирного договора Италии, были минимальными. На «Венеции» («Сайда») и «Бриндизи» («Гельголанд») установили рельсы для постановки 120 мин заграждения и итальянскую 76,2-мм зенитку вместо 66-мм австрийской, в 1930 году зенитку заменили на 37-мм автомат. Еще, вместо 457-мм, «Венеция» получила 533-мм бортовые торпедные аппараты.

Переделки полученного Францией «Тионвиль» («Новара») оказались куда масштабнее. Французы заменили 100-мм орудия на пушки того же калибра, но своего образца Шнейдера-Крезо. Установили 75-мм французскую зенитку и заменили австрийские торпедные аппараты на 550-мм французские, два двухтрубных по бортам, и один трехтрубный на корме.

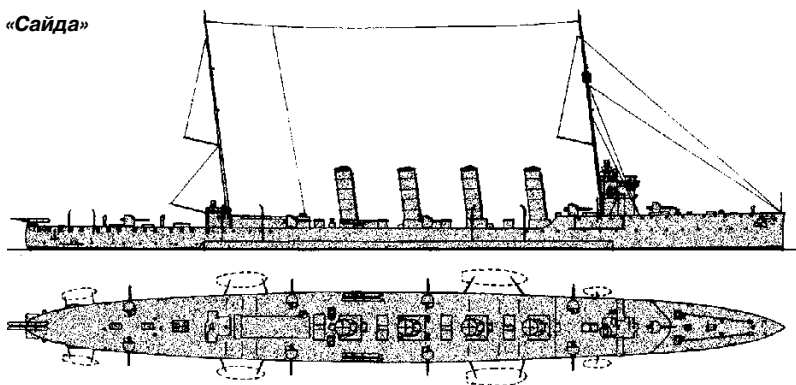
Судьба Кораблей

«Сайда»: патрульная служба. 18 июня 1915 года захватил итальянское судно «Мария Грация». Июль-август — набеги на о. Пелагоза. 15 мая 1917 года — участие в набеге на Отрантский барраж, потоплен 1 и повреждены 2 противолодочных дрефтера. 31 октября 1918 года спущен австро-венгерский флаг. В 1920-м году, по условиям мирного договора, передан Италии. 5 июня 1921 года введен в состав итальянского флота как «Венеция». С 16 марта 1935 года — плавказарма. 11 марта 1937 года исключен из списков флота. 20 апреля 1937 года продан на слом.

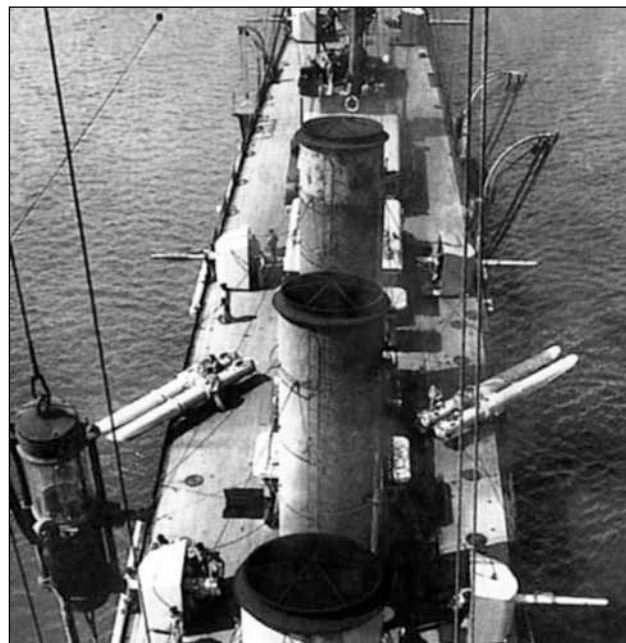
«Гельголанд»: патрульная служба. 25 мая 1915 года — обстрел Барлетто, совместно с эсминцами потопил итальянский эсминец «Турбине». 28 декабря 1915 года таранил и потопил французскую подводную лодку «Монж». 29 декабря 1915 года — бой с итальянскими и британскими крейсерами. 15 мая 1917 года — участие в набеге на Отрантский барраж, потоплены 5 и повреждены 3 противолодочных дрефтера. 2 февраля — мятеж в бухте Катаро, на крейсере поднят красный флаг. 31 октября 1918 года — спущен австро-венгерский флаг.

Водоизмещение:	нормальное — 3445 т, полное — 3947 т
Размеры:	130,6х12,79х5,3 м
Энергетическая установка:	2 ПТА, 2 вала, 16 котлов Ярроу, 30000 л.с., 771 т угля
Скорость:	27,5 узл
Дальность плавания:	1600 (24) миль
Бронирование:	пояс — 60 мм, траверзы — 60 мм, щиты орудий — 8-40 мм, палуба — 20 мм, элеваторы подачи — 50 мм, рубка — 50 мм
Вооружение:	9 x 1 — 100-мм/50, 1 x 1 — 47-мм/44, 3 x 2 — 457-мм ТА («Helgoland» и «Novara» 2 x 2 — 533-мм ТА, 1 x 2 — 457-мм ТА).
Экипаж:	340-420 чел

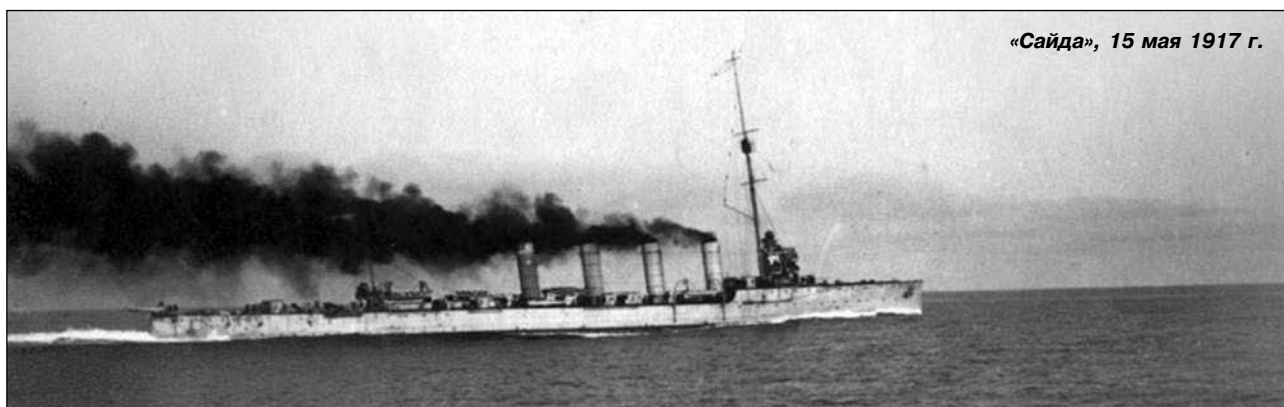
«Сайда»



19 сентября 1920 года, по условиям мирного договора, передан Италии. В июне 1923 года введен в состав итальянского флота как «Бриндизи». С 26 ноября 1929 года — плавказарма. 11 марта 1937 года исключен из списков флота. 20 апреля 1937 года продан на слом.



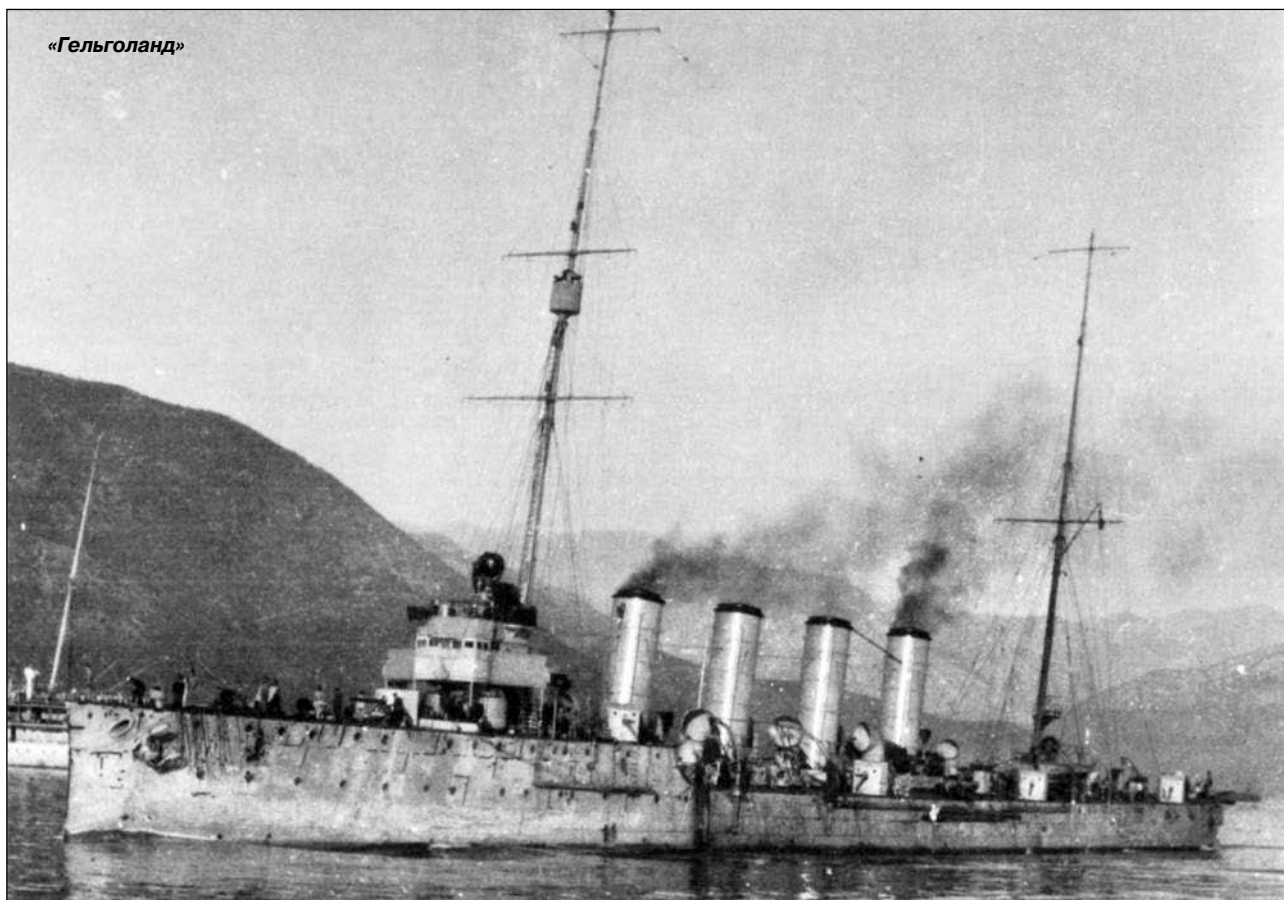
«Гельголанд». Вид с фок-мачты в корму



«Сайда», 15 мая 1917 г.

«Новара»: 30 апреля — 2 мая 1915 года обеспечил проводку германской подводной лодки UB-8 в Дарданеллы. 24 мая 1915 года — обстрел Порто-Корсини. 17-18 июня — обстрел итальянского побережья. 27 июня 1915 года — обстрел Анконы. 5 декабря 1915 года — обстрел порта Сан-Джованни-ди-Медуга, совместно с эсминцами и миноносцами потоплено 4 парохода и 15 парусников и французская подводная лодка «Френель». 9 июля 1916 года — участие в набеге на Отрантский барраж, потоплены 2 про-

тиволодочных дрейфтера. 15 мая 1917 года — участие в набеге на Отрантский барраж, потоплены 5 и повреждены 5 противолодочных дрейфтеров. 2 февраля — мятеж в бухте Катаро, на крейсере поднят красный флаг. 31 октября 1918 года спущен австро-венгерский флаг. В марте 1920 года, по условиям мирного договора, передан Франции. 14 апреля 1922 года введен в состав французского флота как «Тионвиль». 1 мая 1932 года разоружен. До 1941 года использовался как блокшив, позже продан на слом.



«Гельголанд»

Бразилия

Бразилия вступила в Первую мировую войну 26 октября 1917 г. Правительство Первой республики (или как ее еще называют в современной литературе Старой республики), объявило войну Германии после потопления германскими подводными лодками нескольких транспортных судов под бразильским флагом. В портах страны были захвачены 49 интернированных там германских торговых судов, в Атлантику для несения патрульной службы к западу от побережья Африки вышли 2

легких крейсера и 4 эскадренных миноносца под общим командованием адмирала Педро Макса Фернандо Фронтини, на Западный фронт направили несколько бразильских летчиков, один пехотный полк (воевал в составе французской армии) и медицинскую миссию. Никаких особых успехов за бразильскими военными моряками в ходе боевых действий не числится (общее время активных военных действий бразильского соединения составило чуть больше трех месяцев), но и потерь они не понесли.

Учебный бронепалубный крейсер 3-го класса «Бенжамен Констан»

«**Benjamin Constant**» Forges et Chantiers 18.11.1891 11.10.1892 04.09.1894 исключен 22.01.1926
de la Muditerranee, Ла Сейн

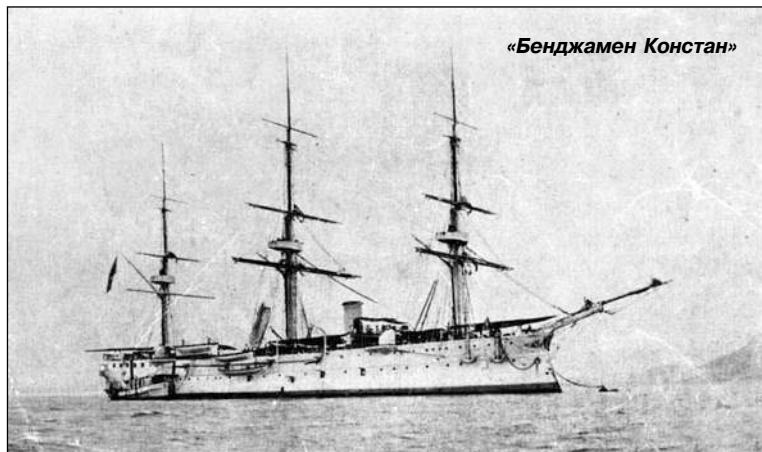
Один из самых архаичных боевых кораблей, которые хотя бы формально участвовали в Первой мировой войне. Близкий к нему по конструкции и целевому назначению, но более крупный «Тамандаре» списан в 1915 г.

Крейсер «Бенжамен Констан» представлял собой построенный по специально разработанному проекту учебно-боевой корабль. Он имел полную парусную оснастку (площадь парусов 1800 м², высота грот-мачты над водой 51,7) и, одновременно, полноценную броневую палубу толщиной 51 мм со скосами, боевая рубка защищалась 92 мм броней. На крейсере было установлено достаточно мощное для водоизмещения в 2750 т вооружение: 4 152-мм и 8 120-мм орудий. Малокалиберное вооружение постоянно менялось в ходе службы, к началу Первой мировой войны он нес 2 76,2-мм 12 фунтовых орудия, 2 одностовольные и 2 пятиствольные 37-мм пушки Гочкиса, а так же 4 457-мм торпедных аппарата.

Силовая установка корабля была довольно маломощной — рассчитанная на форсированную мощность в 4000 л.с., на практике при естественной тяге обе вертикальные паровые машины тройного расширения выдавали примерно 2800 л.с.

На испытаниях корабль развил ход несколько более 15 узлов, но на практике скорость не превышала 14. Полное водоизмещение корабля составляло 2820 т, он при этом мог взять на борт 260 т угля. Экипаж корабля состоял из 216 моряков, можно было взять на борт до 184 курсантов.

В 1900 г с корабля убрали парусный рангоут, как оказалось временно — хорошей боевой единицы из него не получалось, а для учебных целей парусное вооружение считалось абсолютно необходимым для «оморячи-



«Бенджамен Констан»

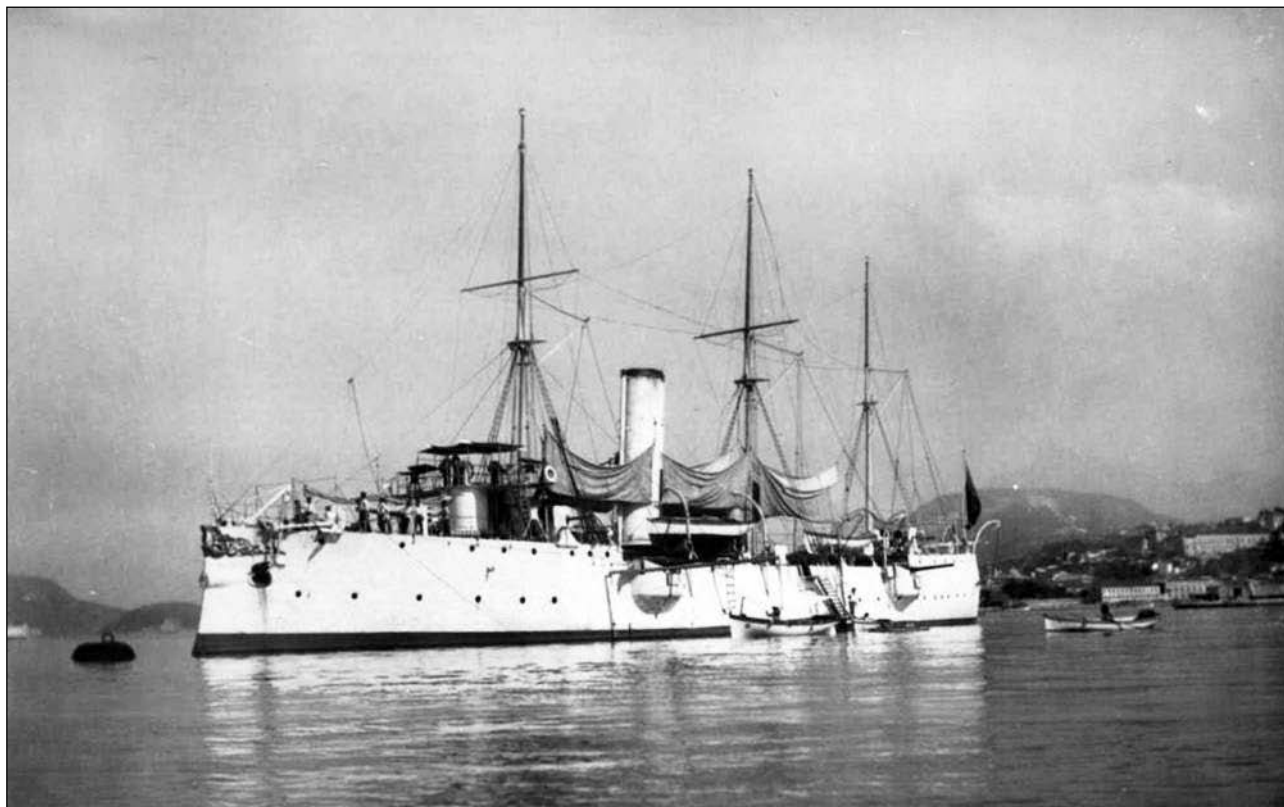
Водоизмещение:	нормальное — 2750 т, полное — 2820 т.
Размеры:	72,1(по пп)/74х13,6х5,64 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 4000 л.с. 260 т угля
Скорость	15 узл
Бронирование:	палуба — 51 мм, скосы — 51 мм, боевая рубка — 92 мм
Вооружение:	4 x 1 — 152-мм/40, 8 x 1 — 120-мм/40, 2 x 1 — 76,2-мм/40, 2 x 1 — 37-мм/20, 2 x 5 — 37-мм/17, 4 x 1 — 457 мм ТА.
Экипаж:	216 чел + 184 курсанта.

вания», изящный, всегда «щеголеватый» «Констан» совершал многочисленные учебные походы по всему земному шару, за белоснежную окраску корпуса, крейсер прозвали «Белым лебедем». В 1911 г корабль прошел капитальный ремонт.

Судьба корабля:

«Бенжамен Констан»: учебные плавания, 22 января 1926 г, исключен из списков флота и разоружен в марте того же года, в 1937 начата разборка корабля.

Бронепалубный крейсер 4-го класса «Республика»



«Republica» Armstrong, Элсвик 1891 26.05.1892 сентябрь 1894 исключен 1921

Этот миниатюрный корабль, водоизмещением всего в 1300 т мог бы считаться канонерской лодкой, если бы не то, что по своей архитектуре, наличию бронированной палубы, вооружение и т.п. он представлял собой полноценный пусть и маленький «эльсвикский крейсер» первого поколения. Корабль был построен в Великобритании, фирмой Армстронга в 1892 г. По архитектуре он был подобен построенной для Японии «Наниве», корпус с полубаком и полуютом, и высоким фальшбортом между ними, одна труба, выпуклая броневая палуба (толщиной 12,7-25 мм в плоской части, 51 мм на скосах и 63 мм гласиса машинного отделения), 2 паровые машины (2600 л.с. номинальная мощность и 3800 л.с. при форсированной тяге) получавшие пар от двух цилинд-

рических огнетрубных котлов позволяли кораблю развить 17,4 узла.

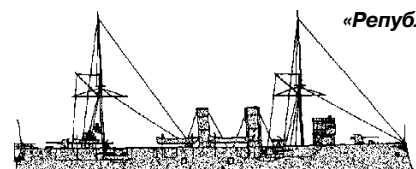
Из 6 120 мм пушек, 4 находились на выступающих за борт спонсонах по бортам, а 2 в носу и на корме, между 120 мм орудиями располагались 4 57мм орудия, корабль имел 3 356 мм торпедных аппарата. Экипаж насчитывал всего 160 человек. Этот крейсер может служить примером до какой степени могла дойти миниатюризация боевого корабля.

Сразу после вступления в строй, корабль переименовали в «15 ноября», но это название не прижилось и он снова стал «республикой», в 1911-1912 гг корабль получил оборудование для постановки мин заграждения.

Судьба корабля:

«Республика»: не принимал участия в боевых действиях, разоружен в 1920 г, списан в 1921.

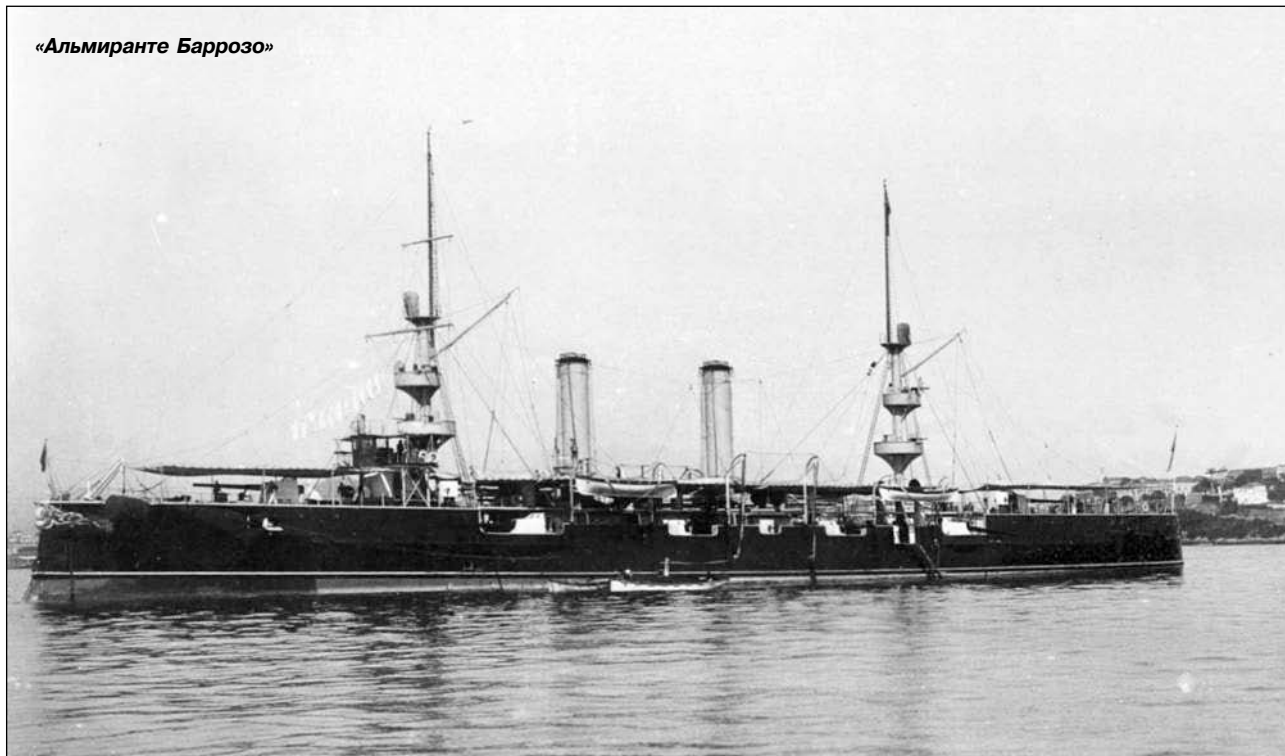
Водоизмещение:	нормальное — 1300 т.
Размеры:	64(по пп)х10,7х3,89 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 2 огнетрубных цилиндрических котла, 3800 л.с. 170 т угля
Скорость	17,4 узл
Бронирование:	палуба — 12-25 мм, скосы — 51 мм, гласис — 63 мм.
Вооружение:	6 x 1 — 120-мм/40, 4 x 1 — 57-мм/40, 3 x 1 — 356 мм ТА, мины
Экипаж:	160 чел.



«Республика»

Бронепалубный крейсер 3-го класса «Альмиранте Баррозо»

«Альмиранте Баррозо»



«Almirante Barroso» Armstrong, Элсвик 1895 25.08.1896 1897 исключен 03.11.1929

В главе про крейсера США рассказано, что Бразильский флот заказал в 1895 году в Великобритании верфи фирмы Армстронг Уитворт, в Ньюкастле на Тайне три бронепалубных крейсера «Альмиранте Баррозо», «Амазонас» и «Альмиранте Абреу». Денег в казне республики хватило выкупить только один корабль, головной, два других крейсера вошли в состав флота США.

Корабль представлял собой обычный экспортный крейсер разработки фирмы «Армстронга» второго поколения, проектировался он по образцу построенного для флота Чили крейсера «Министро Сентено», что было обычной практикой в создании боевых кораблей «на экспорт» в то время. Для своих небольших размеров, корабли вышли весьма удачными, «Баррозо» при водоизмещении 3450 т и форсированной тяге 4 огнетрубных цилиндрических котлов смог на испытаниях развить ход в 20,5 узлов, при мощности машин в 7500 л.с. В отличие от чилийского прототипа он был вооружен только скорострельными орудиями: 2 152мм орудия в оконечностях, 4 на спонсонах по борту у среза полубака и полуюта, между ними располагались 4 120 мм пушки. 10 57 мм и 4 37 мм орудия и 3 457 мм

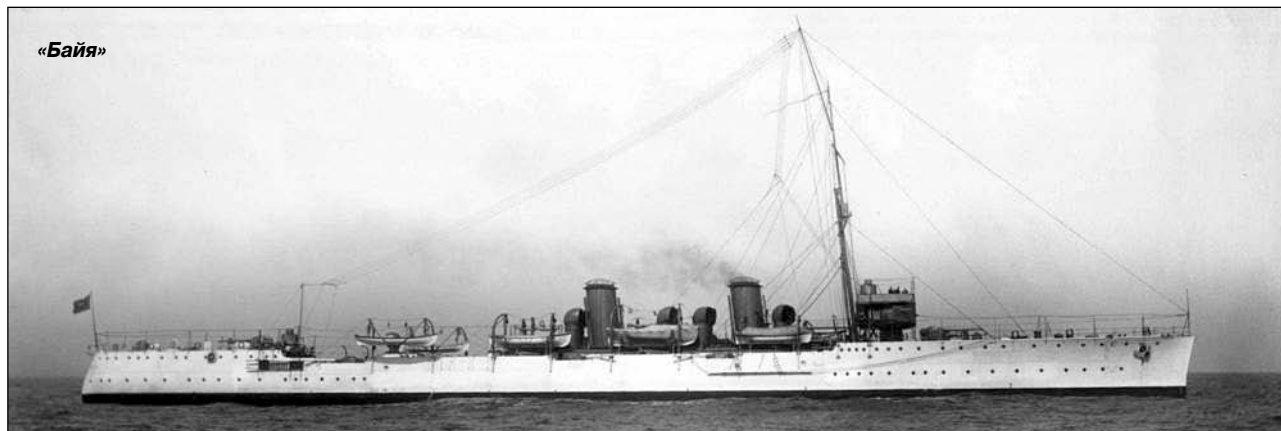
надводных торпедных аппарата дополняли вооружения корабля.

Судьба корабля:

«Альмиранте Баррозо»: с 1917 г выполнял вспомогательные функции при отряде адмирала Фронтино, в 1918 эскортирование транспортов и роль плавбазы эсминцев. После окончания боевых действий учебный, в 1929 г исключен из списков флота и использовался для экспериментов, окончательно списан в 1931, разобран в 1947 г.

Водоизмещение:	нормальное — 3438 т.
Размеры:	100,6 (по пп)/108,1x13,3x5,15 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 4 цилиндрических огнетрубных котла, 7520 л.с., 808 т угля
Скорость	20,5 узл
Дальность плавания:	4000 (10) миль
Бронирование:	щиты орудий — 102 мм, палуба — 30 мм, скосы — 76 мм, гласис — 89 мм, рубка — 102 мм
Вооружение:	6 x 1 — 152-мм/50, 4 x 1 — 120-мм/50, 10 x 1 -57-мм/40, 4 x 1 -37-мм/20, 4 пул, 3 x 1 — 457 мм ТА.
Экипаж:	363 чел.

Легкие крейсера-«скауты» типа «Байя»



«Bahia»	Armstrong, Элсвик	19.08.1907	20.01.1909	02.03.1910	затонул 04.17.1945
«Rio Grande do Sul»	Armstrong, Элсвик	30.08.1907	20.04.1909	14.05.1910	исключен 1948

Самые современные крейсера Бразилии и единственные современные легкие крейсера во флотах Латинской Америки. Были построены в Великобритании. Проект на архитектуре корпуса британского бронепалубного крейсера «Аметист» (с выраженными полубаком и полуютом) но с использованием обводов британского же «скаута» типа «Эдвенчер». Кроме «Байи» и «Риу-Гранде ду Сул» собирались построить третий крейсер: «Сеара» но его заказ был отменен.

Корабли имели 3-х вальную силовую установку с 5-ю турбоагрегатами Парсонса (на внешние валы были установлены дополнительные агрегаты экономического хода), пар вырабатывали 10 котлов Ярроу дымоходы которых были объединены в 2 трубы, что резко визуально отличало эти корабли от британских 3-4-х трубных «скаутов». Интересно, что многочисленные ремонты и модернизации этих кораблей приводили к тому, что они становились то трехтрубными (в период между 1925 и 1943 г) то снова лишались одной трубы и даже мачты.

На ходовых испытаниях оба корабля показали выдающиеся результаты — «Байя» развил 27,02 узла, а его систершип 27,41, что стало мировым рекордом для крейсеров в 1910 г. Правда установлению рекорда способствовали «льготные» условия ходовых испытаний — например «нормальный» запас угля составлял всего 150 т, но и в полном грузу корабли легко показывали 26 узловый ход. Дальность плавания составляла 3500 миль 10 узловым ходом и 1400 миль корабли могли пройти на 23,5 узлах.

Вооружение было сильнее любого из британских скаутов — 10 побортно расположенных 120 мм скорострельных орудий с длиной ствола в 50 калибров могли вести огонь в любую точку горизонта из 5 стволов, первоначально, в 1920 е гг расположение орудий изменилось. Их дополняли 6 47 мм пушек Виккерса и 2 палубных 457 мм торпедных аппарата.

Бронирование кораблей было весьма скромным — броневая палуба имела толщину в плоской части 19 мм, скосы в районе котельных отделений были той же толщины и только в районе машинного доходили до 51 мм. Боевая рубка была защищена 76 мм броней, но считалась очень тесной и неудобной. Стоимость каждого из кораблей составила 328 500 фунтов стерлингов.

Оба крейсера сразу после вступления в строй успели принять участие в «четырёхдневной» революции в Бразилии, затем активно участвовали в Первой и особенно Второй мировых войнах. Долгое время по справочникам гуляла версия что крейсер «Байя» был потоплен уже после окончания войны в Европе 4 июля 1945 г в Центрально Атлантике неизвестной подводной лодкой. Действительность оказалась проще и трагичнее — при учебной стрельбе из 20 мм зенитного автомата артиллеристы случайно попали в глубинные бомбы на корме собственного корабля.

Судьба кораблей:

«Байя»: действия в составе отряда адмирала Фронтино по конвоированию транспортов от Сьерра Леоне до Даккара, крейсер погиб от несчастного случая 4 июля 1945 г (294 погибших).

«Риу-Гранде ду Сул»: действия в составе отряда адмирала Фронтино по конвоированию транспортов от Сьерра Леоне до Даккара, списан в 1948 г.

Водоизмещение:	нормальное — 3050 т
Размеры:	115,8(по пп)/122,4х11,9 х4,75 м
Энергетическая установка:	5 ПТА, 3 вала, 10 котлов Ярроу, 18000 л.с., 640 т угля
Скорость	27,02-27,41 узл
Дальность плавания:	3500 (10) миль
Бронирование:	палуба — 19 мм, скосы — 19— 31 мм, рубка — 102 мм
Вооружение:	10 x 1 — 120-мм/50, 6 x 1 -47-мм/50, 2 x 1 — 457 мм ТА.
Экипаж:	320 — 357 чел.

Великобритания и доминионы

Великобритания, обладавшая на начало Первой мировой войны самой обширной территорией (считая колонии и доминионы), имевшая владения на всех континентах планеты, насчитывающая самый крупный торговый флот неизбежно нуждалась и в мощном и многочисленном военно-морском флоте. Данное высказывание можно было бы считать банальностью — такой же банальностью как простую констатацию того факта, что на 1914-й год Британия правила морями. Но одно дело разговоры, а другое — само наличие кораблей — и вот тут уже никакой банальностью не будет сказать, что Великобритания располагала на тот момент самым многочисленным, самым мощным, самым современным и, что немаловажно при этом, вполне (ибо критерий самый-самый в деле качественной оценки боеготовности вещь всегда расплывчатая) боеготовым флотом в мире. Если Германия или США, кидая вызов в предвоенной «гонке килей» эскадренных броненосцев или дредноутов еще как то могли попытаться, пусть и теоретически, потеснить Его Величества Королевский Флот с первого места — то в отношении крейсеров флотам-претендентам на звание «первого флота мирового океана» догнать Великобританию в ближайшей перспективе не получалось. Если подсчитать количество новых кораблей этого класса (взяв за критерий новизну — возраст корабля в 10 лет — то есть спущенные на воду после 1 июля 1904 г. и вступившие в строй до 1 августа 1914 г.) по трем ведущим флотам мира, то получим приведенную ниже таблицу.

Большое количество крейсеров, как новых, так и старых, позволили Великобритании достаточно надежно контролировать мировые торговые пути. Даже весьма удачные действия германских крейсеров на транспортных коммуникациях продлились лишь несколько месяцев (хотя и нанесли вполне заметный ущерб торговле Британии и ее союзников), а операции германских вспомогательных крейсеров, опять таки несмотря на весомые успехи, не вызвали паники, сопоставимой с первыми месяцами войны. Да, в этой борьбе были потери — вроде гибели пары крейсеров Крэдока у берегов Чили или потери «Пегасуса», но в целом противодействие германским крейсерам было весьма адекватным.

В полной мере британские крейсера выполнили и роль «сил блокады» — довольно надежно перекрыв сначала Средиземное море, а потом, с помощью союзни-

ков, и Адриатику — отрезав страны «Четверного союза» от поставок военной техники, сырья и продовольствия из нейтральных держав. Несколько хуже получилось с блокированием неприятельских транспортных судов в нейтральных портах и недопущении их прорыва — скажем блокировать до конца Нью-Йорк прорыва туда германских пароходов и вспомогательных крейсеров до конца так и не удалось — хотя, по иронии судьбы, это лишь привело к тому, что с вступлением США в войну союзники получили ряд ценных трофеев из числа интернированных судов.

Спорным является вопрос об эффективности действия британских крейсерских сил в ходе операций главных сил флота — «Ютландская проблема разведки» памятна каждому кто интересуется военной историей. С одной стороны почти образцовые действия коммодора Гудинафа, с другой трагедия броненосных крейсеров адмирала Арбетнота.

Активно действовали британские крейсера и в других операциях — обстрел берега и высадки десанта, постановки минных заграждений, охрана своих заграждений и обеспечение боевых действий легких едениц флота. Тут то же были как триумфы, так и трагедии, вроде печально памятной «битвы у острова Мэй» в 1918 г., когда две подводные лодки были потеряны в столкновении со своими кораблями.

Британская Империя встретила Великую войну, имея в составе флота 114 крейсеров (еще минимум 7 после ее начала были выведены из резерва), еще несколько устаревших и выведенных из боевого состава флота крейсеров использовались в ходе войны как боевые корабли, но не как крейсера. И значительное количество безнадежно устаревших к началу войны крейсеров постройки 1860-1890-х годов честно служили плавбазами, учебными судами, блокшивами, угольными складами и т.п.

В ходе войны в строй вступили еще 38 крейсеров, а так же два корабля этого типа еще при достройке переделали в авианосцы. В дни Великой войны по всем причинам погиб 21 британский крейсер, еще два потеряли в 1918 г. в ходе действий после перемирия, но до подписания мирных договоров («Кассандра» подорвалась на mine в Балтийском море в декабре, а «Кохрейн» 14 ноября разбился на камнях в устье реки Мерсей). Так же в ходе операций против портов в 1918-м году как брандеры были затоплены еще 6 совершенно устаревших крейсеров.

Страна	Количество новых эскадренных броненосцев, линейных кораблей и линейных крейсеров	Процент к количеству кораблей в ВМФ Великобритании	Количество новых крейсеров всех типов	Процент к количеству кораблей в ВМФ Великобритании
Великобритания	34	100%	38	100%
Германия	23	67,6%	21	55,3%
США	19	55,9%	10	26,3%

Крейсера 1-го класса

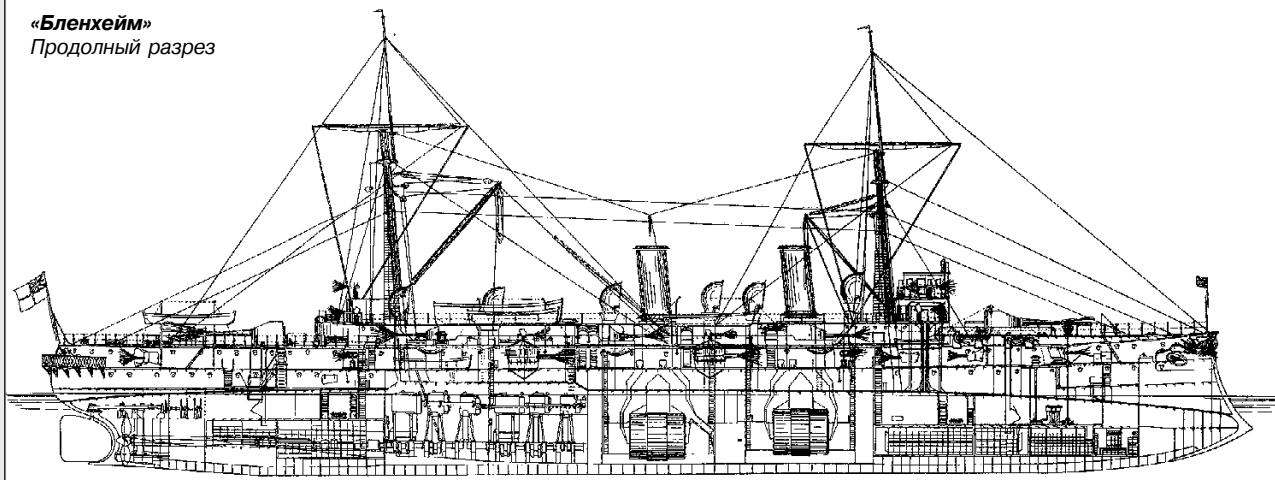
Линия развития британских крейсеров первого класса восходит к двум «океанским» крейсерам «Блейк» и «Бленхейм», заложенным в 1888 году. Проектировал эти корабли сэр Уильям Генри Уайт, ставший в 1886 году Главным строителем флота (Director of Naval Construction) Британского Адмиралтейства. Сэр Уильям сменил на этом посту сэра Натаниэля Барнаби и проект новых крейсеров отразил в себе эту замену. Если вооружение по проекту своим составом копировало построенные сэром Натаниэлем броненосные крейсера типа «Орландо», то корпус и машины были уже творением сэра Уильяма. «Орландо» не принадлежали к безусловно удачным приобретениям британского флота — собственными хорошими кораблями, полностью отвечающими поставленным перед ними задачами, их считал разве что сам автор проекта. И хотя на момент начала проектирования ко-



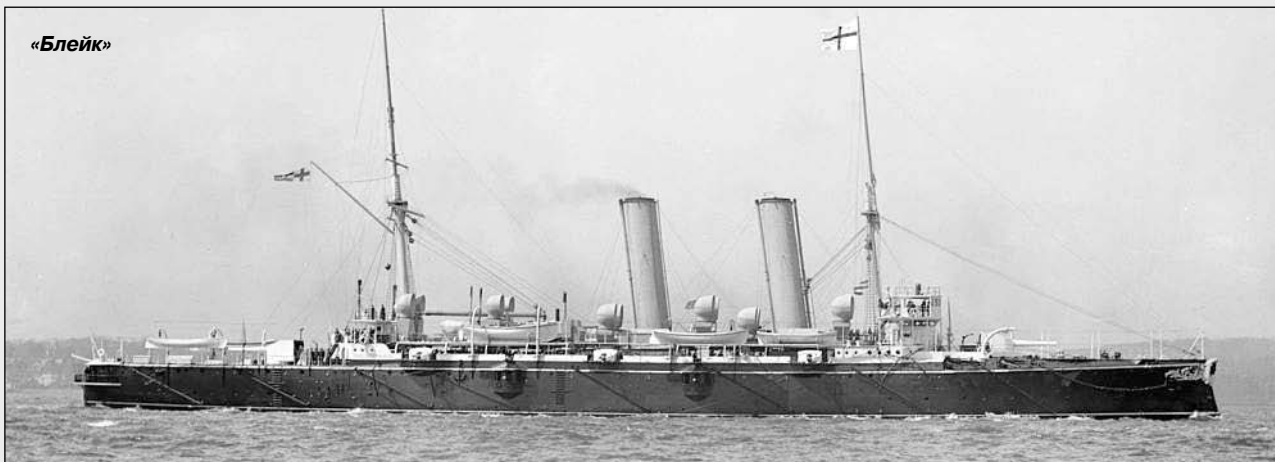
«Орландо»

раблей типа «Блейк» ни один из «Орландо» еще не вступил в строй, некоторые главные их недостатки стали ясны еще в процессе достройки. Корабли выходили перегруженными, артиллерия располагалась тесно, так что сохранялась вероятность поражения нескольких орудий одним удачным попаданием. При этом стоит отметить, что именно на этих кораблях сложился и стал

«Бленхейм»
Продольный разрез

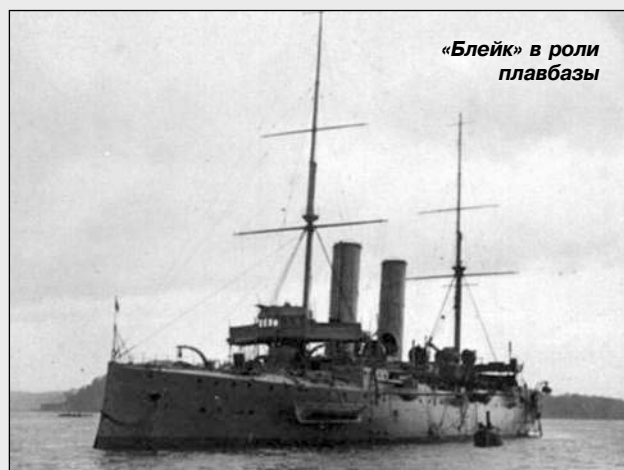


«Блейк»



на долгое время «стандартным» для британских «первоклассных» крейсеров состав артиллерийского вооружения: 234-мм орудия в диаметральной плоскости в носу и корме и 152-мм орудия — по бортам. Такое вооружение в те годы позволяло как быстро уничтожать любые небронированные корабли, так и давало отличные шансы нанести серьезные повреждения кораблям броненосным (под которыми в то время англичане в первую очередь понимали русские броненосные крейсера — «Большая Игра» за влияние в Средней Азии была в самом разгаре). В проекте новых кораблей Уайт попытался выполнить все требования Адмиралтейства к «улучшенному Орландо», который должен был превзойти предшественника по скорости, защите, вооружению и дальности плавания.

Проектировщикам выполнить эти требования удалось, но какой ценой, как в буквальном смысле слова, так и в фигуральном: водоизмещение кораблей увеличилось почти вдвое (с 5600 до 9150 т), а стоимость — примерно в полтора раза (430 тысяч фунтов стерлингов каждый, тогда как корабли типа «Орландо» стоили в среднем по 300 тысяч). Что же получили британские моряки за такие деньги? Усиление артиллерии за счет установки более мощных 234-мм орудий и новых скорострельных 152-мм пушек, удвоение числа (пришлось поставить две трехцилиндровые машины на каждый вал) и увеличение мощности паровых машин (с 8500 л.с. до 20 000 л.с.), заметный прирост скорости (с 18 до 22 узлов — правда на практике расчетной по проекту скорости достичь не удалось — 21,4 узла на испытаниях и 20 — при службе). Броневую защиту улучшили весьма радикально, заменив узкий, короткий и уходивший под воду при полной нагрузке броневой пояс на бронепалубу солидной толщины, а так же поместив 4 из 10 152-мм орудий в бронированные казематы. Значительно возрасла и дальность плавания: пусть проектной цифры в 15 000 миль 10-узловым ходом добиться и не удалось — на практике дальность плавания все таки была больше показанной крейсерами типа «Орландо» минимум на пару тысяч миль. В общем, корабли оказа-



«Блейк» в роли плавбазы

лись в целом удачными, пусть и не развивали расчетную скорость хода. Естественно, когда в 1889 году Парламентом Великобритании был принят «Акт о Морской обороне», по которому на постройку в течение пяти лет 70 боевых кораблей выделялся 21,5 миллион фунтов стерлингов*. Среди заказанных в рамках этого акта в 1889 году кораблей сэру Уильяму предлагалось спроектировать и построить 10 эскадренных броненосцев, 9 крейсеров 1-го класса, 29 крейсеров 2-го класса и 4 крейсера 3-го класса. Понятно, что для постройки столь большого количества кораблей в столь сжатые сроки требовались новые решения: корабли проектировались для постройки крупными сериями**, с максимальной унификацией конструкторских решений. Определенную роль на такое решение сэра Уильяма Уайта оказал и опыт серийной постройки кораблей типа «Орландо», когда был показан серьезный выигрыш над «уникальными» проектами предыдущей разработки. В рамках этой программы и было решено построить девять однотипных крейсеров на основе проекта крейсера «Блейк» — восемь из этих кораблей и стали самыми старыми крейсерами 1-го класса Великобритании из принявших непосредственное участие в боевых действиях Великой войны. Что до «Блейка» и «Бленхейма», то частично разоруженные в 1907-1910 гг., они в качестве плавбаз эскадренных миноносцев прослужили всю войну, приняв, в частности, участие Дарданельской операции.



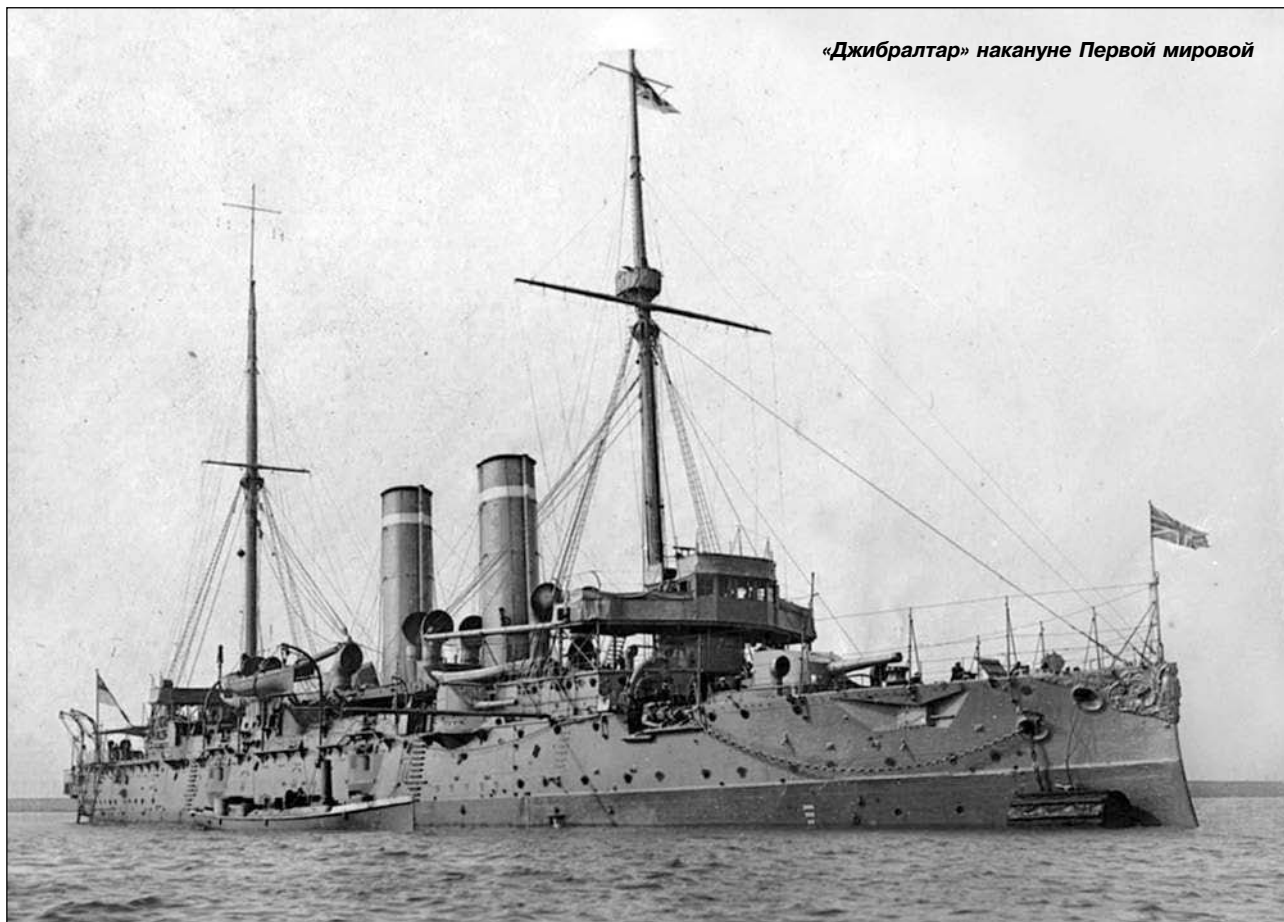
Частично разоруженный «Бленхейм» в роли плавбазы

* Именно этот акт официально узаконил «Two Power Standard», которого должен был придерживаться в своем развитии Королевский Флот — быть сильнее соединенной силы флотов любых других двух держав на планете. Мощности британской экономики хватило примерно на 20 лет поддержания этого соотношения, дальше незадолго до Первой мировой войны он плавно «сползет» до соотношения, что Британский флот должен быть на треть сильнее следующего по силе, а к 1922 году англичанам придется смириться уже с равенством с ближайшим конкурентом.

** 21 крейсер 2-го ранга типа «Апполо» стали рекордсменами по числу однотипных кораблей класса крейсера на почти 50 лет, лишь в США в ходе Второй мировой войны этот рекорд был побит.

Бронепалубные крейсера 1-го класса типа «Эдгар»

«Джибралтар» накануне Первой мировой



«Edgar»	Верфь ВМФ, Девонпорт	03.06.1889	24.11.1890	02.03.1893	исключен 09.05.1921
«Royal Arthur»	Верфь ВМФ, Портсмут	20.01.1890	26.02.1891	02.03.1893	исключен 1920
«Hawke»	Верфь ВМФ, Чатам	17.06.1889	11.03.1891	16.05.1893	потоплен 15.10.1914
«Endymion»	C & W Earle, Халл	21.11.1889	22.07.1891	26.05.1894	на слом 16.03.1920
«Grafton»	Thames Iron Works, Блэкуолл	01.01.1890	30.01.1892	18.10.1893	на слом 01.07.1920
«Crescent»	Верфь ВМФ, Портсмут	13.10.1890	30.03.1892	22.02.1894	исключен 22.09.1921
«Gibraltar»	Napier, Глазго	02.12.1889	27.04.1892	01.11.1894	на слом август 1923
«Theseus»	Thames Iron Works, Блэкуолл	16.07.1890	08.09.1892	14.01.1896	на слом 08.11.1921

Два корабля типа «Блейк» предполагалось использовать исключительно для защиты коммуникаций и активного поиска и преследования неприятельских крейсеров (остюда попытка достичь рекордной для начала 1890-х годов скорости в 22 узла, отличная мореходность, огромные запасы угля и большая дальность плавания) — то к кораблям следующей серии предъявлялись довольно противоречивые требования (которые потом еще долго будут выдвигаться к британским первоклассным крейсерам вплоть до эпохи линейных крейсеров): защита своих океанских коммуникаций, базируясь на заморских станциях и одновременно — дальняя разведка в интересах эскадры броненосцев (недаром

новых крейсеров собирались построить почти столько же сколько новых броненосцев). Кроме того, гигантский для того времени «Блейк», показался лордам Адмиралтейства слишком дорогим и от сэра Уильяма потребовали что бы новые корабли были поменьше и подешевле, пусть и ценой некоторого уменьшения скорости. Новый проект крейсеров типа «Эдгар» фактически повторял все удачные решения предшественника, однако буквально «труба была пониже» (размеры корабля) и «дым пожиже» (мощность машинно-котельной установки). Тем не менее, упрощение не привело к ухудшению. Две паровые машины (суммарная мощность около 12 000 л.с. при форсированной тяге или 10