



Светлана Александровна Хворостухина
Морские сражения
Серия «Популярная история»

предоставлено правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=166105

Аннотация

Новая книга из серии «100 самых-самых» рассказывает о наиболее значительных морских сражениях от Античности и до XX века включительно. В книге показана история развития кораблестроения в России, странах Запада и Востока, представлены деяния выдающихся флотоводцев всех времен и народов.

Содержание

Предисловие	4
История государства – история кораблестроения	5
Жизнь кораблей	6
Морские державы	9
Корабли Второй мировой войны	35
Конец ознакомительного фрагмента.	37

Светлана Александровна Хворостухина

Морские сражения

Предисловие

В раскатах грома, под свинцовыми грозовыми облаками, появляясь и исчезая во вспышках молний, сражаются не на жизнь, а на смерть два корабля. Взрывы орудий, крики атакующих – все это одна бушующая стихия, морское сражение.

С давних времен морские просторы сулили свободу и широту действий любому государству, сумевшему создать необычайно могущественный флот. Торговые пути, захватнические походы, надежная защита прибрежных городов – все доставалось победителю морской схватки.

Мудрые правители прекрасно сознавали, что только укрепление флота, интенсивное строительство кораблей и усиление военного вооружения смогут обеспечить мощь и безраздельное господство государства во всем мире.

От начала освоения водных пространств и до наших дней длится бесконечная борьба за морское владычество. Бухты, гавани, порты образуются в любом более или менее удобном для стоянки кораблей заливе. Грозные военные базы разбросаны по всему миру. Кораблестроение жило и развивалось вместе с человечеством. В давние времена для постройки судов требовались крепкие бревна, на вооружение ставились всевозможные метательные орудия, чугунные пушки и т. п. Сейчас при строительстве кораблей не используется древесина, их корпуса изготавливают из специальных металлов. Главная защита кораблей сегодня даже не броня и артиллерийские снаряды, а точные приборы и ракетное оружие.

Перед вами книга, полная рассказов о знаменитых морских схватках и сражениях: со страницы на страницу переплывают корабли, залпы орудий наполняют окружающее пространство... Сбивающая с ног качка, полный штиль и шквалистый ветер уводят вас в пленительный мир кораблей.

Моря и океаны земного шара вновь ждут освоения. Книга, которую вы держите в руках, проведет вас по старинным портам, покажет древнегреческие триеры и римские пентеры. Вы словно своими глазами увидите строительство первых грациозных парусников, ощутите мощь парового судна и современного авианосца.

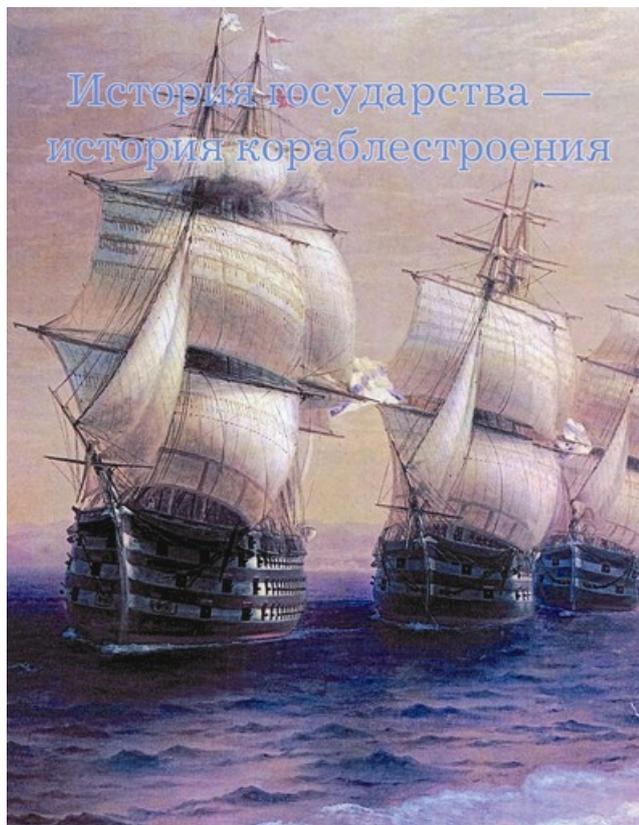
Страны Востока, Европы, Америки откроют перед вами свои порты и гавани. Японские суда с драконами и многомачтовые французские бригаантины позволят вступить на их борт и почувствовать себя бывалым моряком.

Если вы не побоитесь жестоких столкновений с пиратами, то вам удастся совершить кругосветное путешествие вместе с военными экспедициями.

От одного материка к другому спешат мореплаватели. Жизнь в морях не прекращается ни на минуту: Средиземное, Красное, Черное, Балтийское и Карибское моря вдоль и поперек исчерчены морскими путями. Современные теплоходы и атомоходы бороздят просторы океанов. Подводные лодки, скрытые в морских глубинах, несут постоянный дозор. Торговые суда доставляют многотонные грузы из одного государства в другое.

Моряками не становятся с рождения. Морская служба – тяжелый труд, требующий особого склада характера, огромной выдержки и мужества. Сегодня высшие учебные военные заведения готовят к бою профессиональных морских офицеров, опытных инженеров-конструкторов и матросов, обслуживающих многочисленные технические устройства мощных современных кораблей.

История государства – история кораблестроения



Главным средством защиты интересов любой державы мира являются вооруженные силы: армия и военный флот. При этом они совершенствуются одновременно с развитием государства. А потому справедливо говорить о том, что история развития страны есть также и история развития ее флота. Известно и то, что нередко судьба как отдельного правителя той или иной державы, так и всего народа часто зависит от степени готовности армии и флота отражать нападения неприятеля. Именно поэтому главы ведущих государств мира уделяют значительное внимание развитию армии и военного флота.

Жизнь кораблей

Дальние завоевательные походы начались очень давно, еще до нашей эры. Боевые суда с трудом справлялись с бушующими волнами и ветром, но любыми средствами стремились сражаться с кораблями противника. Обычно древние греки и римляне руководствовались в своих действиях не столько силой, сколько хитростью. Флотоводцам не хватало умения в управлении кораблями, зато было достаточно военной мудрости.

Могущественная Римская империя, города-полисы Афины и Спарта – каждое из этих древних государств считало именно себя избранником, которому уготована роль властителя морей. В жестоких сражениях проходила жизнь зарождавшегося флота. Моряками становились и крестьяне, и хлебопашцы. Однако смелые воины перебегали из одного флота в другой в поисках большей денежной платы и сильного покровителя.

В эпоху Средневековья и Возрождения бескрайние морские просторы наполнились хлопаньем парусов венецианского, генуэзского, испанского, португальского, французского и английского флотов. Величественные галеоны, фрегаты, галеасы заскользили по морской глади. Европейские государства старались ни в чем не уступать друг другу.

Объединяясь в союзы или находясь по разные стороны баррикад, западные флоты стремились завоевать победу своим властителям.



Воинственные турецкие корабли, на протяжении ряда столетий господствовавшие на Черном море, являлись постоянной угрозой европейским странам. Они внезапно объявлялись у берегов какой-нибудь европейской державы, и королевским судам приходилось принимать сражение.

Военные корабли России участвовали в одиннадцати русско-турецких войнах, долгое время не было покоя российским императорам. Турецкие военные суда не давали России выхода к морю, не позволяли устраивать на побережьях военные укрепления. С огромным трудом Российской империи удалось завоевать себе право называться морской державой.

Не только борьба за новые территории заставляла Турцию вступать в многочисленные сражения. Разные веры (христианская – в Европе и мусульманская – в Турции) становились причиной военных столкновений. Мусульмане считали своим долгом распространить и установить, по их мнению, истинное мусульманское вероисповедание по всей земле.

Древние корабли представляли собой деревянные конструкции, но уже тогда были прекрасно приспособлены к бою. Древние моряки применяли метательные орудия, которые устанавливались на носу военного судна.

Воины осыпали противника градом стрел из арбалетов. Метательные орудия арбалетного типа водружались прямо на палубу и наносили большой урон противнику. Машина для

метания дротиков заставляла неприятеля прятаться за бортами кораблей или укрываться за крепкими щитами.

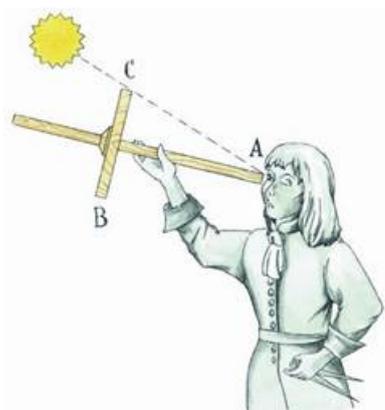


Пушки крепили на кораблях особым образом, крепко привязывая их к бортам судна толстыми тросами. Пушки различались по длине дула и мощности зарядов. «Бомбарей» была почти в два раза длиннее обыкновенной английской кулеврины. Галерная куршейная пушка, в отличие от корабельной, не имела колес на своей подставке.

Символом принадлежности любого судна к тому или иному государству являлся корабельный флаг. Флаги появились в незапамятные времена – их крепили еще на кораблях Древнего Рима. Развешиваемый над кораблем флаг означал готовность к завоеванию, победе и призывал военные силы к сплочению. В случае поражения сдававшееся судно передавало свой флаг победителю.

Жизнь корабля проходит в постоянных перемещениях. Лишь на короткое время боевой корабль задерживается у берега, бросив якорь в тихой бухте. Приспособления для удерживания судов на одном месте всегда выглядели очень изящно и зачастую становились предметом украшения величественного корабля.

Древние якоря изготавливались в основном из камня и дерева. Греки и финикийцы проделывали в каменном остова дырки и вставляли в него острые зубцы. Таким образом якорь мог цепляться за камни, лежавшие на дне. Однолапые якоря служили обычно для крепления к береговым деревьям или подводным корням. Якоря древних народов Сибири представляли собой увесистые камни.



Самыми распространенными якорями являлись привычные для всех кошки. Якоря имели по четыре загнутых зубца, которые цеплялись за донный грунт или глубоко погружались в вязкий ил. Якоря XVII–XVIII веков отличались простой конструкцией.

Морской офицерский мундир претерпел множество изменений, но сохранил изящество и функциональность. Синяя матросская форма незаметно стала негласным символом бодрости духа и молодецкой удачи.

Самой свободной и ужасающей по внешнему виду оставалась морская одежда пиратских экипажей: разорванные штаны, яркие рубахи, завязанные в узел на поясе, а на голове неизменно – красная косынка или черная повязка на один глаз. Некоторые пиратские командиры получали свои клички из-за любви к определенному виду одежды. Например, грозный Ситцевый Джек был равнодушен к легкой и удобной в любом бою одежде, изготовленной из разноцветного ситца.

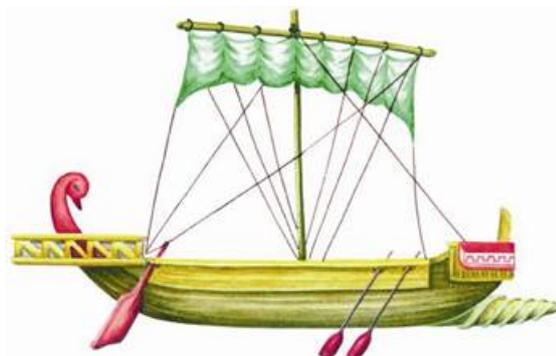
Морские державы

Древняя Греция

Афинский политик и стратег Фемистокл (524–459 годы до н. э.) все свои знания и великолепное искусство оратора направлял на то, чтобы убедить власть имущих сделать флот главной силой в борьбе за господство Афин над Элладой.

Денежная прибыль с Лаврийских серебряных рудников потекла на строительство нового афинского флота. Жители Афин роптали, потеряв источник личного дохода, однако судьба целого государства была важнее.

Два года напряженных трудов – и афинский флот пополнился 100 боевыми триерами. Гавань Пирей превратилась в надежную пристань, укrywшую увеличенный практически в два раза греческий флот. Таким образом, в тихих водах Пирея стояли 200 боевых триер.



Изобретение триеры было заслугой Аминокла, древнего корабельного мастера из Коринфа. Снабдив судно тремя рядами весел, Аминокл вдохнул в него новую силу. Гребцы, ударяя по воде один раз, толкали судно в три раза сильнее, чем это было в созданных ранее лодках. Греческая триера рассекала воды, сохраняя прекрасный маневр даже при большой скорости. Во многих сражениях выстояли греки, стремившиеся доказать свое могущество.

Три военные кампании начинали персы против греков, несколько десятилетий длилось противостояние Афин и Эллады. В конце концов решили военный спор морские сражения. Персы дрогнули, их корабли ушли к родным берегам.

Поэты воспевали своих полководцев и красочно описывали особенно яркие моменты морских боев. Хвалу греческому правителю Ксерксу возносил Эсхил. Его поэма «Персы» является поэтической песнью о красоте и мощи греческого морского флота.

Военные стратеги неустанно разрабатывали все новые и новые тактические ходы, стараясь застичь противника врасплох. Афиняне особенно преуспели в этом искусстве. В центре построения помещалась линия из 30 триер, а на флангах триеры располагались в два ряда.

В результате корабли противника, прорвавшие первую линию, попадали под выстрелы второго ряда и уничтожались. Именно такая тактика привела к победе афинян в сражении у острова Хиос.

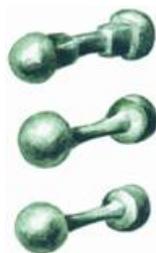
Пираты на Черном море

Любая гавань требовала обязательного укрепления и постоянного надзора. Пираты Черного моря не давали морякам возможности вздохнуть спокойно. Они совершали набеги, ошеломляющие своим бесстрашием и бесцеремонностью. Казалось, для разбоя нет преград, и любое, даже самое вызывающее, нападение останется безнаказанным.

Многие греческие правители не пренебрегали пользоваться успехами пиратов и часто заключали с ними контракты. Так, прекрасно осведомленные о положении греческих войск государственные мужи указывали пиратам лучшие районы для нападения, подробно доносили о расстановке сил противника, а в награду получали награбленные драгоценности и сундуки, наполненные золотыми и серебряными монетами.

Пираты осознавали, что находятся под прикрытием уважаемых государственных деятелей, и, чувствуя себя в полной безопасности, бесчинствовали в водах Черного моря.

Однако пиратам не всегда удавалось избежать сражения с флотом официальных властей. Уже упомянутый Перикл многократно отправлял карательные походы против разбушевавшихся пиратов. А одна из речей Перикла, зачитанная им на общегреческом конгрессе, даже была посвящена составлению планов борьбы с пиратством.



Спарта

Спартанский флот стал достойным противником греков на море. В противовес Афинскому союзу был создан Пелопоннесский союз, который 27 лет (431–404) в многочисленных сражениях доказывал свое превосходство.

Спарта выступила против Афин. Не помогли грекам и подкупы военачальников. Спустя некоторое время Спарта отделилась и создала свой флот, насчитывавший примерно 300 триер. В дальнейшем на сторону Спарты склонились и ионийские греки.

Войска слабых городов переходили на сторону самого сильного государства. Спарта и Афины старались показывать только достоинства своих кораблей. Тем самым они стремились к тому, чтобы склонить союзников на свою сторону или же завоевать их силой.

Спартанский полководец Лисандр не гнушался подкупом представителей аристократии. Таким образом он хотел заставить их создавать тайные союзы. Повышая жалование своим матросам, Лисандр вызывал зависть у моряков неприятельского флота и тем самым переманивал к себе опытных мореходов, которые находились в стане противника.



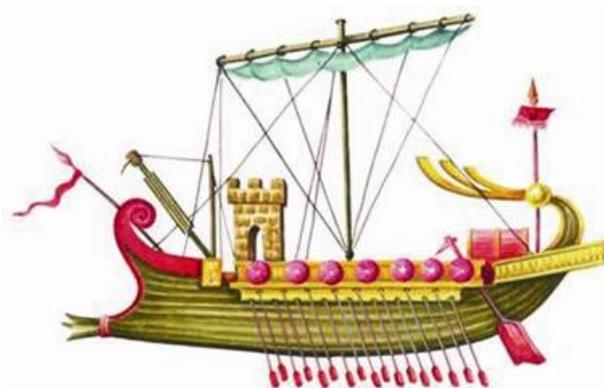
Большие заработки привлекали матросов, оставлявших афинские корабли с одной только целью – получить мешок звонких монет во флоте Лисандра. Хитрость полководца множила ряды его войск, но вместе с тем росла и его дурная слава. Даже простые матросы за спиной своего командира высказывали недовольство Лисандром. Однако следует заметить, что гибель Лисандра привела в конечном итоге к восстановлению былой мощи неприятельского Афинского морского союза.

Древний Рим

Морской флот появился в Римской империи начиная с 509 года до н. э. Однако суда в основном перевозили товары и людей и не принимали участия в сражениях. Шторма крушили корабли торговых караванов, пираты совершали нападения. Флот римлян не имел возможности совершенствоваться до тех пор, пока не обзавелся военными кораблями.

Переняв в III веке до н. э. у греков схему построения военных пентер, римляне начали развивать свой флот. В помощь римским корабельным мастерам были приглашены греки из Южной Италии. Морскому бою римские воины учились у этрусских моряков.

Быстрые темпы построения военных кораблей достигались за счет умелых разработок римских мастеров. Детали для пентер вытачивались в различных мастерских, но по единому эталону. Затем готовые части привозили на одну из строительных верфей, и корабли собирались прямо на месте в считанные дни. Детали подвозились непрерывно. Флот римлян рос практически на глазах.



Наличие мощных военных кораблей пришлось как раз кстати. Военные конфликты, возникавшие вследствие соперничества Рима и Карфагена, вылились в 1-ю Пуническую войну (264–241 годы до н. э.). Именно флот принес такой грандиозный успех Римской империи.

К 260 году до н. э. Рим увеличил свой флот до 120 боевых кораблей. Матросы на кораблях были еще мало обучены мореходному делу (флот был создан недавно). Однако римские мастера вскоре принялись за разработку военных усовершенствований.

Абордажные крючья, мостики-корvusы для сцепления с неприятельским кораблем позволили римлянам одержать ряд побед над прославленными в морских боях карфагенскими судами. Римские полководцы, убедившись в силе своих пеших воинов и флота, приготовились участвовать в более серьезных сражениях и решили перенести военные действия на территорию неприятеля, то есть в Африку.

В морских сражениях римляне, уступая в маневренности, придерживались тактики абордажа и высадки десанта. Основным типом построения кораблей в море становился клин. Пентеры выстраивались двумя линиями под острым углом и начинали сражение с атаки центра противника.

Великий римский полководец Гней Помпей Великий (106-48 годы до н. э.) подчинил Армению, Сирию, покорил Иудею, захватил земли Африки, Испании. Полководца в бою не останавливали ни штиты, ни шторма. Он говорил: «Мне нужно плыть, а жить вовсе не необходимо». Мощный флот обеспечивал жизнь всему государству.

Пираты Средиземного моря

Гражданские войны, происходившие на территории Римской империи, позволяли пиратам разжиться довольно богатой добычей. Пиратские корабли напали на города и грабили святыни. Римляне были заняты междоусобной борьбой, а потому не могли дать морским разбойникам достойного отпора в море.



Однако наступил момент, когда пиратский разбой превзошел все границы дозволенного и обратил на себя внимание римских властей. В результате большой военный флот под командованием опытного римского флотоводца был послан для уничтожения пиратов в Средиземном, Мраморном и Черном морях. Моряки справились с поставленной перед ними задачей. Торговые корабли на долгое время получили возможность спокойно пересекать морское пространство, не опасаясь воинственных и наглых пиратов.

Северная Италия

В XIII–XIV веках аристократические семьи итальянских династий прилагали огромные усилия, чтобы их дети сделали блестящую военную карьеру. Особенно почетной считалась служба в королевском флоте. Профессиональные солдаты папской гвардии получали возможность с течением времени принять командование морскими силами. Должность командующего морским флотом называлась не совсем обычным образом: капитан галер и начальник порта.

Наиболее заметной фигурой среди итальянских флотоводцев был генуэзский адмирал Андреа Дориа, служебная карьера которого началась в профессиональной гвардии. Став кавалером Иерусалимского (ныне Мальтийского) ордена, он поменял род деятельности и последовал примеру своих родственников – стал мореходом. Командование флотом было семейной традицией Дориа. Представители древнего семейства одержали четыре главные морские победы генуэзцев в сражениях, происходивших в XIII–XIV веках.

В 1512 году Андреа Дориа принял предложение дожа, управлявшего Генуей, и согласился взять на себя командование флотом, снаряженным для обороны города. Итальянский военный флот состоял тогда преимущественно из легких, быстроходных парусных судов. В морских сражениях итальянцы выступали против неприятельских французских кораблей на многочисленных галерах и бригантинах.



Независимость Генуи оказалась под угрозой в период так называемых Итальянских войн (1494–1559). Опорой и спасением в сражениях за Геную стали корабли флота. Парусники прорывали блокады неприятеля, доставляя в город суда, на борту которых находилось продовольствие. Огневymi ударами с моря корабли поддерживали борьбу защитников города. Так была спасена Генуя.

Флотоводцы, однако, не приносили присяги государству в том, чтобы оставаться верными всю свою жизнь одному монарху. Адмиралы могли свободно по собственному желанию переходить из флота одного государства во флот, принадлежавший другой стране. Они оставались на службе там, где им было удобно и выгодно в данный момент.

Пираты Северной Африки

Галеры корсаров-берберов рассекали воды Средиземного и Ионического морей. В руках пиратов оказывались мощные военные корабли различных африканских государств. В XVI веке особенно жестоким нравом отличались корсары, плававшие на судах, принадлежавших правителю Алжира.

В 1518 году правителем Алжира стал Хайдреддин Барбаросса, брат погибшего Аруджа Барбароссы. Новый правитель до этого занимался пиратством. Сначала он совершал разбои, чтобы скопить необходимую сумму и выкупить брата, попавшего в турецкий плен. Затем продолжил пиратские нападения ради собственного обогащения. Заняв положение правителя Алжира, Хайдреддин Барбаросса получил в свое распоряжение все корабли алжирского флота.

Барбаросса в своем лице объединил и официальную власть, и предводителя корсаров-берберов. Алжир стал местом скопления пиратских кораблей и пристанищем для их семей. Полсотни боевых кораблей расположились в алжирских бухтах.



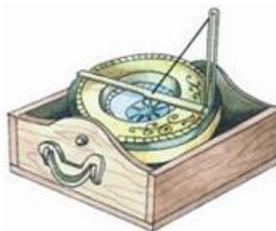
В 1533 году Хайдреддин Барбаросса был приглашен на службу к турецкому султану. Таким образом он и оказался, возглавляя турецкий флот, в Северной Африке. Барбаросса привел в Золотой Рог свои суда, великолепно украшенные и груженные подарками для султана. В ответ Сулейман передал в командование пирата 84 галеры. Взаимовыгодный договор был заключен.

В период с 1538 по 1540 год пираты Северной Африки объединились под руководством Барбароссы и безнаказанно совершали военные набеги на христианские государства, расположенные в прибрежных районах Ионического и Адриатического морей. За прекрасную службу и верное служение исламу Хайдреддин Барбаросса получил от султана почетное звание Хайр-эд-Дин, что в переводе с турецкого означает «хранитель веры».

Турция

Османская империя в течение всей своей истории считалась сильным государством и серьезным противником в сражениях. Турецкие корабли держали в напряжении и страхе все европейские страны. Однако нужно заметить, что османский флот в большинстве морских столкновений побеждал противников только благодаря своей многочисленности.

Турки направляли огонь своих галер против кораблей Северной Италии, отвоевывали острова, принадлежащие Испании, Венеции. Османские правители вели беспощадную борьбу и с российскими государями за влияние на Черном море. После объединения с английским флотом турки сражались против французских кораблей Бонапарта. А невыполнение обязательств перед союзным государством приводило к военным столкновениям Турции и Британии.



Передвижением военных судов в Османской империи ведали вице-адмирал и сераскир. А морские походы происходили под руководством визиря. Главнокомандующим турецкими войсками являлся паша.

Развитие мощи Османской империи закончилось после ее разгрома в Синопском морском сражении. Почти десять лет спустя, в 1861 году, на турецком престоле оказался султан Абдул Азиз, который энергично принялся за восстановление былой славы самого сильного государства в мире.

Султан Абдул Азиз оказался прозорливым правителем и сразу же осознал, что деревянные корабли больше не пригодны для больших сражений. Таким образом, с приходом нового султана в Османской империи началось строительство броненосных кораблей, аналогичных судам Англии и Франции.

Суда, заказанные за границей, часто требовали переделок в течение своей долгой службы. Корабли типа «Османия» продержались на плаву до 1911 года, но после многочисленных перестроек полностью изменили свой внешний вид. Создатели не смогли бы узнать свое детище спустя несколько веков.

Во Франции турки построили батарейно-барбетный броненосец «Ассари-Тевфик». Корабль стал уменьшенной копией знаменитого в то время французского судна «Тридэн». На корабле был установлен мощный двигатель марки «Компаунд», устремлявший корабль в бой со скоростью 13 узлов. Случалось так, что Турции не удавалось выкупать корабли, заказанные в другом государстве. Так, в Англии остался броненосец «Фатих». Не покинул пределов Англии и корабль «Мессудие».

Несмотря на ряд неудач в судостроении, османский флот вошел в XX век с определенным запасом кораблей в своем составе: шесть линкоров и восемь броненосных кораблей береговой обороны, построенных во Франции, Англии и Австрии.

В морских боях турецкие корабли сражались с российскими минными катерами и даже просто вооруженными торговыми пароходами не очень успешно. Созданному Абдул Азизом новому флоту так и не удалось провести более или менее удачную атаку.

После неудач в войне с Россией турецкий флот пришел в упадок. Разочаровавшись в его силе, султан перестал выделять денежные средства на развитие флота. В последующие 30 лет в строй был введен только один линкор – «Гамидие». Строительство корабля проходило в Стамбуле и длилось долгих 18 лет.

В дальнейшем развитие морского флота Турции почти остановилось. А уже в середине XX века ослабевшая в военном отношении Турция перестала рассматриваться как великая и мощная морская держава.

Австрия

Австро-Венгрия являлась активным участником множества имевших место в разное время военных баталий. Для защиты своей территории Австрия часто заключала военные союзы с соседними государствами. При этом австрийские власти любыми силами старались закрепить свой флот в Средиземном море.

После 1848 года началось активное усиление флота Австрии. Подъем национального духа охватил матросов австрийских кораблей. Крупная победа объединенного австро-венгерского флота состоялась в то время, когда командование им возглавлял 37-летний Вильгельм фон Тегетгоф. Это событие состоялось 9 мая 1864 года. В то время союзником Австрии являлась Пруссия, и прорыв блокады Тегетгофом оказался большой удачей прежде всего для войска Пруссии.



Однако Пруссия поддерживала Австрию ровно столько, сколько ей это было выгодно. Прошло два года, и бывший союзник обратил свои корабли против Австрии. Австрийские

корабли теперь уже должны были самостоятельно доказать свое право называться флотом морской державы.

За несколько лет до войны Австрии с Пруссией и Италией Вильгельм фон Тегетгоф был назначен главнокомандующим австрийским флотом. Приняв руководство, Тегетгоф обнаружил полный упадок государственного флота. Моряки, привыкшие к мирным плаваниям, оказались совершенно незнакомы с морским военным делом. В мирное время торговый флот насчитывал всего три фрегата и три канонерские лодки. А потому экипаж, призванный для службы на военных кораблях, не имел достаточной практики мореходства.

Тогда в Австрии судов не хватало, а строительство новых моделей кораблей только начиналось. Однако Вильгельм фон Тегетгоф решил заняться усилением австрийского флота. И начал он с обучения матросов. Занятия по теории и практике боя велись ежедневно. Артиллеристы учились стрелять согласованно, направляя свои орудия по одной цели так, чтобы совместными усилиями пробить броню условного противника.

Офицеры австрийского флота проходили отдельную подготовку. Сам Тегетгоф объяснял командующим важность единых и скоординированных действий во время сражения. Направленность общих действий в одну цель стала девизом австрийского флота и главным тактическим приемом австрийских военных моряков. Неудивительно, что именно австрийцы стали авторами знаменитого таранного удара, который они впервые применили 20 июля 1866 года в сражении, происходившем недалеко от острова Лисса.

В последующий период развитием австрийского броненосного флота усиленно занимался и командующий флотом эрцгерцог Фердинанд-Макс. Ему удалось склонить представителей партии консерваторов к мысли, что бронирование кораблей имеет решающее значение в ходе военных столкновений с артиллерией противника. А многие усовершенствования в конструкцию австрийских кораблей внес талантливый инженер и кораблестроитель Йозеф фон Ромако.

Австро-Венгрия стала единственным европейским государством (если не считать Англию), которому удалось выстроить броненосный флот на собственных верфях. За всю историю развития своего флота Австрия не приобрела у союзных государств ни одного корабля.

Франция

К XVII веку многие государства Европы заменили имевшиеся в их распоряжении суда на маневренные линейные корабли. Однако французская монархия верила только в силу старых и надежных галеасов. Считалось, что галеасы являются наиболее пригодными судами для сражений в прибрежных районах.

Самым крупным французским галеасом стал корабль «Рояль», построенный в середине XVI века. Он обладал широкой палубой. Его длина составляла 58 м, а ширина – 11,6 м. Парусами на корабле управляли 80 матросов, а при необходимости перейти к гребле на весла садились 292 гребца. Во время сражения «Рояль» обстреливал противника из 34 пушек различного калибра, которые обслуживались 250 солдатами, размещавшимися на верхней палубе.

Более известным, чем «Рояль», парусным судном стал военный корабль, построенный артелью, возглавляемой корабельным мастером Шарлем Морье, в 1636 году. Парусник получил звучное название «Ля Коронне».

Прочный корпус корабля был построен из крепкого дуба. В длину парусник достигал 50,7 м, а в ширину – 9,3 м. На верхней палубе располагались 72 пушки, а экипаж корабля состоял из 638 человек. Корабль был предусмотрен для перевозки больших грузов и обладал водоизмещением 2100 т. \ а Именно во Франции впервые возник придворный титул инже-

нер-конструктор флота, который был учрежден королевским указом 15 апреля 1689 года. Ученым удалось создать точные расчеты, опираясь на которые можно было бы говорить о пригодности корабля и его использовании с определенными целями. Французы одними из первых ввели так называемый табель о рангах кораблей. В зависимости от водоизмещения, размеров, вооружения и численности экипажа все суда делились на шесть рангов. Лучшим линейным кораблем среди флотов всего мира к 1690 году оказалось детище французских мастеров – корабль «Солейль Рояль». Вслед за Францией многие морские державы приступили к построению судов, соответствующих I рангу по табели.



Таким образом, французский двор задавал всему миру тон не только в моде, но и в кораблестроении. В конце XVII века в составе французского флота находились и изящные фрегаты. Крупный фрегат представлял собой парусно-гребное судно шхерного флота. Сверх обычного вооружения на фрегате размещались 18 пар весел и 38 пушек.

Трехмачтовый корабль располагал открытой и закрытой палубами, на которых размещалась мощная артиллерия. Фрегаты прекрасно подходили для дальних плаваний, а потому в дальнейшем широко использовались для разведывательных походов.

В 1780 году французский флот пополнился мощным фрегатом, который получил название «Флора». Во всем мире Франция имела лишь одного достойного противника на море – флот Великобритании.

Великобритания

Военные корабли современного флота Великобритании ведут свою историю от парусных надводных кораблей. Боевые парусники получили стремительное развитие в XV–XVI веках, когда произошел переворот в мореходной астрономии. С той поры открытия и изобретения позволяли путешествовать вдали от берега, ориентируясь по звездам. Дальние плавания превратили парус в главный движитель корабля, а весла отошли на второй план.

Широкое освоение морских просторов привело к тому, что мировые державы стремились усилить влияние своего флота. Конструкции военных кораблей постоянно совершенствовались. Раньше других на строительство судов нового типа перешли мастера Британии. На верфи в Портсмуте в 1509 году был заложен первый военный парусник, названный «Мэри Роуз». На корабле были установлены составные мачты, которые несли несколько парусов. В результате такой конструкции скорость увеличивалась в несколько раз, и, кроме того, облегчалось управление судном. Наружную обшивку корабля делали гладкой. Масса корабля превосходила 600 т, длина составляла 37,3 м, а ширина доходила до 11,4 м. На борту имелось 78 разнокалиберных орудий.



Несмотря на превосходные технические характеристики корабля, короля Генриха VIII Тюдора, заказавшего судно для своего личного флота, все же не устроили боевые качества «Мэри Роуз». Стремясь получить самый сильный парусник, король приказал провести дополнительные усовершенствования.

Огневая мощь корабля была увеличена за счет дополнительных пушек. Состав экипажа корабля значительно увеличился.

Изменения в конструкции судна не были подвергнуты математическим расчетам. А потому результатом такой недальновидности проектировщиков и судостроителей стала трагическая гибель «Мэри Роуз». Перед самым выходом в море на борт снаряженного для сражения корабля взошли моряки экипажа, одетые в тяжелую защитную одежду для боя. Корабль оказался непригодным для перевозки такого тяжелого груза. Судно потеряло устойчивость и затонуло, так и не покинув порта.

Британский флот на протяжении всей своей истории оставался одним из сильнейших в мире. Опытные адмиралы командовали английскими кораблями в победоносных сражениях и проявляли талант не только в этом.

Адмирал Роберт Блейк был в молодости профессиональным кавалеристом. Адмирал и политический деятель Джордж Монк показал себя тонким политиком: он участвовал в восстановлении монархии Стюартов на троне. Джордж Ансон являлся реформатором британского флота.



Самым известным британским адмиралом стал Горацио Нельсон. Свои главные сражения, вписанные в историю Великобритании золотыми буквами, Нельсон провел в войне с Наполеоном. Блестящий флотоводец заслужил многочисленные звания. Горацио Нельсон получил чин контр-адмирала синего флага, титул рыцаря ордена Бани, титул герцога Бронте, титул виконта. Памятник адмиралу Нельсону на Трафальгарской площади в Лондоне известен всему миру.

Россия

Славянские племена издревле отправляли свои суда в длительные водные переходы по рекам, а порой и по морям. В морском походе на Византию Олег в 907 году руководил своими кораблями. Две тысячи ладей проделали долгое путешествие, закончившееся полным разгромом византийского войска. Другой русский князь, Святослав, посылал свои суда против Хазарского каганата.

Обременительное татаро-монгольское иго ослабило Русь. Бесконечные жестокие поборы значительно уменьшили великокняжескую казну. Русское государство направляло все свои силы на борьбу с захватчиками.

О создании морского флота даже не могло идти речи. Татаро-монголы, а затем турки и крымские татары отрезали русских от выхода к южным морям. С великим трудом были сохранены земли на северо-западе страны. Россия не имела выхода в Балтийское море.

До начала правления Петра I Россия не входила в состав морских держав мира. Гребные струги и новгородские ладьи не могли идти ни в какое сравнение с европейскими кораблями и тем более оказывались совершенно непригодными для ведения морских боев.



Войска Ивана Грозного сражались с рыцарями Ливонского ордена, а затем против Польши и Швеции в XVI веке, но не смогли завоевать Прибалтику. Балтийское море продолжало оставаться недостижимым для России. В то время российское судостроение было развито слабо. Однако уже тогда считалось, что государство имеет собственный флот, способный защитить свои владения. Об этом свидетельствовали флаги, имевшиеся на каждом судне. Тогда на ладьях часто поднимали два флага. Первый был прямоугольной формы, второй – с двумя треугольными концами.

Новый флаг Российского флота появился, когда было построено военное судно «Орел». Первый русский боевой корабль был заложен в середине XVII века государем Алексеем Михайловичем. Спроектированное по голландскому образцу судно «Орел» полностью соответствовало представлениям о военном корабле того времени. В 1689 году Пётр Алексеевич Романов взшел на российский престол. Молодой и увлеченный своей идеей создать в России великий флот, Пётр I с рвением приступил к достижению намеченной цели.



В следующем году на Плещеевском озере была выстроена верфь, где началась постройка новых судов, однако все еще речных. Пётр I утвердил единый флаг для буду-

щего Российского флота. Военно-морской флаг должен был стать своеобразным талисманом, охранявшим корабли во время сражений, поэтому Пётр I назвал его Андреевским по имени апостола, крестившего Русь.

Что же представлял собой новый флаг Российского флота? Прямоугольное полотнище флага было поделено на три полосы белого, синего и красного цветов, поверх которых располагался синий диагональный крест. Впоследствии Пётр I разделил весь флот на три эскадры: кордебаталию, авангард и арьергард, каждой из которых соответствовал свой цвет – белый, синий и красный.

В 1693 году Пётр I побывал на Белом море в Архангельске и впервые увидел настоящие океанские корабли. Вернувшись из этой поездки, Пётр I приказал выстроить в Соломбале верфи и приступить к созданию торговых судов, но уже европейского типа.

Первым успехом петровской флотилии стало взятие Азова в 1696 году. Однако для борьбы за влияние на Черном и Азовском морях требовались более мощные военные суда. Пётр I заставил Боярскую думу принять проект создания регулярного Российского флота. Любими средствами Пётр I добивался постройки кораблей для противостояния турецким военным силам.

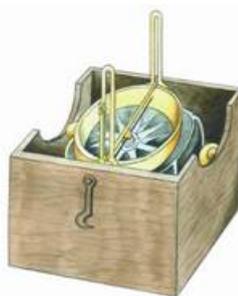
Призванных в Россию иностранных специалистов не хватало. Пётр I лично ездил учиться корабельному делу в Голландию, где получил аттестат о знании корабельной архитектуры. В Англии российский монарх освоил теорию кораблестроения, посещал музеи и арсеналы.

В 1699 году Россия наконец продемонстрировала свою военно-морскую силу: Азовский флот подошел к турецкой крепости Керчь. В честь молодого русского флота был дан салют. Таким образом султан смог убедиться в мощи петровских кораблей, и ему ничего более не оставалось, как заключить перемирие.

После азовского триумфа в Санкт-Петербурге началось создание Балтийского флота. Вдоль рек, впадающих в Ладожское озеро, были выстроены судостроительные верфи. Тогда-то и появились в России первые быстроходные бригантины.

В 1719 году Пётр I много времени посвящал разработке морского устава. Новая гавань была торжественно заложена на Балтийском море. Россия обрела свой флот, выигравший немало сражений в Северной войне (1700–1721).

Именно Пётр I стал основоположником существующей и в современном Российском флоте традиции торжественного ритуала поднятия флага на военных кораблях.



В корабельном уставе Пётр I указал четкую последовательность совершения этой церемонии. В восемь часов утра на всех кораблях раздавался пушечный залп и играл марш. При торжественном поднятии флага музыканты играли «Зорю» и били в барабаны. В то время пока флаг развевался над мачтой, корабль не считался сдавшимся неприятелю, даже если шел ко дну, имея в борту огромную пробоину.

Закончились славные петровские времена, и Военно-морской флот России бездействовал в течение нескольких десятилетий. Наконец во второй половине XVIII века флот был возрожден. Более 200 линейных кораблей и фрегатов оживили бухты Черноморского побережья. В 1790 году командующим Черноморским флотом был назначен Ф. Ф. Ушаков, а главной крепостью стал Севастополь. Россия тогда без боязни выходила в бой против даже превосходящих ее по силе противников.

Победа у мыса Калиакрия решила исход Русско-турецкой войны (1787–1791). Разгром считавшейся в то время сильнейшей в мире флотилии Нельсона показал всему миру, на что способны российские корабли. А взятие у французов крепости Корфу в 1799 году принесло адмиралу Ушакову всеобщее почитание и бриллиантовый наградной знак императора.

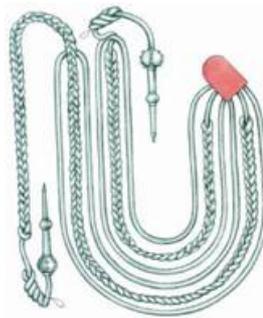


Правление Александра I вновь приостановило развитие Российского флота. Строительство кораблей велось без должного контроля. Одной из серьезных ошибок русских судостроителей было то, что на верфи допускался сырой материал, невысушенная древесина. В результате суда прогнивали уже через шесть лет использования, в то время как иностранные корабли, сооруженные из сухого леса, могли служить по пятнадцать-двадцать лет.

Новая волна внимания власть имущих Российского государства к своему флоту началась в первой половине XIX века. Плеяда великих русских адмиралов пополнилась новыми замечательными именами. Среди флотоводцев тех лет следует особенно выделить Д. Н. Синявина, М. П. Лазарева, П. С. Нахимова, В. А. Корнилова, В. И. Истомина.

Времена линейных кораблей закончились вместе с завершением Крымской войны (1853–1856). Успешное участие русского флота в Синопском сражении 1853 года стало последним крупным сражением в истории парусных кораблей.

Первые пароходы появились в России в начале XIX века, а первые военные паровые корабли – в 1858 году. Одновременно стали появляться корабли легкого крейсерского флота: 14 корветов водоизмещением 600 т каждый и 12 деревянных низкобортных винтовых клипера. Особую мощь набрал Балтийский флот, пополнившийся винтовыми корветами.



Проекты первых броненосных кораблей стали закладываться в 1861 году. Новые суда строились по подобию французского корабля «Глуар», спуск которого на воду во Франции так и не состоялся. Русские фрегаты были в основном деревянными, но уже имели бортовую броню толщиной 114 мм.

К 1863 году в России образовалось два современных крейсерских флота: Тихоокеанская эскадра, находившаяся под командованием контр-адмирала А. Попова, и Атлантическая эскадра, возглавляемая контр-адмиралом С. Лесовским.

В 1872 году завершилось строительство мореходного броненосца «Петр Великий». 15 августа величественный корабль спустили на воду в честь дня рождения основоположника русского флота. «Петр Великий» стал первым в мире кораблем, имевшим орудийные башни с поворотными механизмами; дымовые трубы, рулевые рубки и котельные вентиляторы были покрыты броней толщиной 356 мм.

В 1897 году на российских кораблях впервые заговорило радио. Первые радиостанции появились на крейсерах «Россия», «Африка» и транспортнике «Европа». Суда могли передавать сообщения, находясь друг от друга на расстоянии более 300 миль. Кроме того, установление на кораблях радио позволило ученым изучить особенности передачи радиоволн, а также было замечено их отражение от корпусов кораблей. Разработанные устройства для приема отраженных радиоволн легли в основу нового направления поисковых систем – радиолокации.



В 1898 году Морское министерство России объявило конкурс судостроительных верфей по выполнению заказа на создание посыльных судов и крейсеров-разведчиков. Тогда конкурс выиграла и получила заказы американская фирма – на крейсер первого ранга «Варяг» и немецкая – на создание крейсеров «Аскольд» и «Богатырь». Самым удачным по своим боевым качествам оказался корабль «Богатырь», ставший прототипом самой крупной в России серии крейсерных кораблей. Заказы на крейсера второго ранга получили Германия

и Дания, построившие корабли «Новик» и «Баян», которые впоследствии стали одними из наиболее известных судов в Российском флоте.

Русское кораблестроение в конце XIX века постоянно соперничало с британским флотом. В России к 1895 году были созданы корабли «Рюрик», «Громобой», «Россия», бросившие вызов британским судам. Превосходные крейсера-рейдеры с крепкой броней обладали мощной артиллерией и могли выходить в плавание на значительные расстояния.

В России преобладали идеи дальних походов, и заводы перешли на изготовление броненосцев-крейсеров («Пересвет», «Победа»). Новые корабли были значительно легче, чем старые модели, быстрее передвигались по воде за счет ослабления тяжелой брони. Однако в это время отношения между Россией и Японией ухудшились. Новые корабли, произведенные с учетом достижений флота Великобритании, так и не смогли найти себе достойного применения. Морское ведомство отдало приказ «пересмотреть взгляд на военное положение России в Тихом океане». В результате предполагаемые боевые действия были перенесены намного ближе к береговой полосе. Такие перемены означали, что необходимо строить принципиально новый флот.

Корабли нового типа имели небольшой запас топлива и повышенное бронирование. Пришло время для российских эскадренных крейсеров. В разведку и дозор можно было послать именно быстроходный эскадренный крейсер.

В период с 1895 по 1898 год Россия начала военные действия по расширению территории на Дальний Восток. Российский флот выглядел достойно рядом с мощным японским флотом. Всем мировым стандартам соответствовали выстроенные в последние годы русские корабли: 10 эскадренных броненосцев, 11 крейсеров первого ранга и многочисленные миноносцы.

После поражения у Порт-Артура в 1905 году уцелевшие корабли «Рюрик», «Адмирал Макаров», «Баян», «Паллада», «Богатырь» и «Олег» сформировали первую бригаду Балтийского флота. Во вторую были поставлены крейсера «Россия», «Громобой», «Аврора» и «Диана».



По окончании Русско-японской войны созданный в России особый комитет занимался сбором добровольных пожертвований в пользу военно-морского флота. На полученные денежные средства Морское министерство сформировало минную дивизию Балтийского флота. Именно ей пришлось принять на себя основной удар германского флота в Первой мировой войне.

Во время Первой мировой войны Российский флот применял мины образца 1905 года, которые не обладали достаточно мощными разрывными качествами. Более удачными стали созданные несколько позднее гальваноударные мины (образца 1908 года), заполненные сильным взрывчатым веществом – тротилом. На вооружении России находились также ударные всплывающие мины, устанавливавшиеся с помощью гидростатического прибора. Черноморским флотом использовались минные заградители подлодного типа ПЛ-100. Против подводных лодок противника применялись малые мины типа «Рыбка».

В 1931 году советскими конструкторами была разработана схема корабельной гальваноударной мины КБ. Мина отличалась от предыдущих типов наличием предохранительного колпака который сбрасывался в воде автоматически. Самой совершенной миной советского флота считалась беспарашютная гальваноударная АМГ-1.

В ходе Великой Отечественной войны на морских путях России было расставлено более 700 000 мин. Основным средством борьбы с ними тогда стал электромагнитный трал, представлявший собой натянутый между двумя кораблями-тральщиками длинный трос, на котором располагались специальные устройства для уничтожения глубинных мин. Электромагнитные тралы применялись против магнитных мин. Совершая проход в одну сторону, трал расчищал водное пространство шириной 34 м и глубиной до 25 м. Современные электромагнитные тралы принято делить на три основные подгруппы: петлевые, соленоидные и электродные.

Годы после Великой Отечественной войны ознаменовались повышенным интересом к судостроению подводных лодок, а также крейсеров для уничтожения подводных кораблей противника.

Главным конкурентом Советского Союза на мировой политической арене тогда были США. Боевые суда Советского Союза оснащались дополнительными гидроакустическими средствами и крылатыми ракетами, способными отразить атаки ядерных подводных лодок США.



Советские противолодочные суда охранялись с воздуха самолетами авианесущих крейсеров. В 1977 году в состав Северного флота вошел первый надводный корабль с ядерной энергетической установкой – «Киров».

Наиболее современные энергетические установки включали в себя две мощные паровые турбины. Тогда атомоходы могли развивать скорость более 30 узлов. Каждое судно имело на борту специальный комплекс установок, предназначенный для запуска ракет. В него входили 20 пусковых установок, 12 зенитных управляемых ракет, артиллерийские установки и реактивные бомбовые установки. Длина таких атомоходов достигала 252 м при ширине 28 м. Суда были способны принять на свой борт три вертолета. Компьютерное оборудование позволяло управлять автоматизированными системами орудий и радиолокационными станциями.

Атомные крейсера типа «Киров» до сих пор находятся на службе Российского военно-морского флота. Нередко они используются для проведения сложных научных экспедиций.

Соединенные Штаты Америки

Освоение Дикого Запада требовало больших денежных затрат и времени. Американцы европейского происхождения бросили все силы на истребление коренных жителей и на построение цивилизованного (т. е. обеспеченного с точки зрения материальных благ) общества. Морские сражения не представляли для США в тот момент никакого интереса, а все внимание американцев было сосредоточено на завоевании новых территорий.

К концу XIX века американский флот, ранее использовавшийся только в целях Гражданской войны, оказался совершенно непригодным к дальним морским плаваниям и уж тем более к военным походам. Корабли обладали высокой скоростью, легко догоняли линейные суда неприятеля, но совершенно не имели защиты.



В конце XIX века американским кораблям удалось захватить Гавайские острова и Самоа. Но для того, чтобы победить более серьезного противника, требовались более совершенные боевые суда, защищенные броней.

В 1883 году американский конгресс сделал государственный заказ на строительство двух военных кораблей. Конструкторы сумели выстроить прочные корпуса для броненосного корабля «Техас» и броненосного крейсера «Мэн», а вот артиллерия не соответствовала уровню европейских государств. Американским мастерам не хватало опыта. Пушки, сделанные ими, стреляли медленно, снаряды не развивали необходимой скорости, вследствие чего броня противника оставалась неповрежденной после американского артобстрела.

Тогда американские инженеры произвели учет всех предыдущих недоработок, и вскоре мир увидел военные корабли нового типа – «Индиан». Броненосцы американского военно-морского флота отличались повышенным уровнем защиты и крупным калибром используемых главных орудий. Очень скоро американский военный флот стал одним из лучших в мире. Теперь уже Америка могла диктовать условия всему мировому сообществу.

В войне с Испанией 1898 года американцами были опробованы такие сверхмощные суда, как «Техас», «Индиана», «Айова» и «Орегон». Установленные на них пушки 203-миллиметрового калибра прекрасно себя зарекомендовали. Но испытать защитные приспособления, к сожалению, не удалось: менее мощные испанские снаряды попросту не долетали до американских кораблей.

Одной из недоработок американских инженеров-судостроителей стали низкие борта судов. Трехметровой высоты было явно недостаточно, и при полной загрузке корабль черпал бортом воду во время сильной качки.



Тем не менее морской флот США продолжал усиленно развиваться. Вскоре Соединенные Штаты завоевали право называться морской державой.

Особое внимание американцы уделили разработке теории владения морем, изложенной в книгах А. Т. Мэхэном. Опытный флотоводец считал, что главными задачами военно-морских сил являются защита береговых укреплений и сооружение военно-морских баз за

пределами США. Научные труды А. Т. Мэхэна заинтересовали не только американского президента Теодора Рузвельта, но и морских офицеров Великобритании, Японии, Германии. Кроме того, следует заметить, что современный океанский флот Америки развивался, основываясь исключительно на теории адмирала А. Т. Мэхэна.

Япония

Стремление японского флота к господству на морских путях проявилось уже в XVI веке, когда император Тоётоми Хидэси решил включить в единую великую империю Японию, Корею, Китай и Филиппины.

Для успешного захвата территорий японская армия требовала постоянного снабжения оружием и продовольствием. Лучше всего с такой задачей справился бы сильный морской флот, поэтому Япония приступила к установлению своего господства на морских путях от Японии до Корейского полуострова.

В ответ на захватнические действия Японии в Корее образовались отряды Армии справедливости, состоявшей из крестьян, ремесленников и городской бедноты. Японский флот действовал в тесном единстве с сухопутной армией, и победы следовали одна за другой. Однако в ноябре 1598 года корейцам удалось остановить японское военное вторжение.

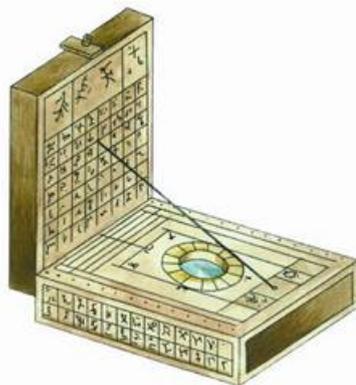


Япония долгое время оставалась верной своим традициям. Японское правительство всеми силами старалось предотвратить распространение в стране европейской культуры. Однако быстрое экономическое развитие страны требовало постоянного совершенствования технологий.

В 1855 году в Нагасаки прибыли приглашенные голландские офицеры, которые впоследствии стали преподавать японским морякам военную тактику, навигацию и судостроение. Тогда в Японии открылись и начали свою работу новые металлургические и судостроительные заводы. В 1872 году японский флот состоял из 17 тяжелых кораблей общим водоизмещением 13 800 т. Командующими

судами в основном становились самураи бывшего феодального княжества Сатсум.

К тому времени Япония добилась своего влияния в Корее. Многочисленное корейское население стало главным покупателем японских товаров. Мирное время закончилось к середине XIX века. Обновленному броненосному японскому флоту удалось проявить свои боевые качества в начавшейся Японо-китайской войне (1894–1895).



Сражения японских кораблей проходили согласно особой тактике. Боевой флот Японии формировался из четырех быстроходных крейсеров так называемой летучей эскадры и старых моделей кораблей, двигавшихся более медленно, со скоростью менее 18 узлов. Все японские корабли были разделены на отряды, которые в ходе боя должны были сражаться независимо друг от друга. Главной их задачей становилось окружение кораблей неприятеля.

В ходе многочисленных сражений японский флот смог продемонстрировать свою мощь и зарекомендовать себя с самой лучшей стороны. Очень скоро броненосные корабли Японии стали сильнейшими на всем Тихом океане. Японский флот оказался прекрасно подготовленным к начавшейся в 1904 году войне с Россией. Японские флотоводцы не считали американскую теорию владения морем, автором которой выступал Мэхэтэн, подходящей для ведения боев в водах Тихого океана. Японский адмирал Санейюки Акияма предложил собственную книгу «Основы морской тактики». Работа вышла в свет в 1912 году. Адмирал предлагал вести морские бои не только днем, но и ночью. При этом днем должны были действовать эскадры миноносцев, а ночью – более легкие суда главных сил.

Акияма был уверен, что, несмотря на реальное превосходство противника, только войско, сильное духом, сможет одержать победу. Адмирал оставался сторонником необычных инженерных решений и поддерживал претворение в жизнь неожиданных идей – таких, как, например, создание подводного линкора или летающего крейсера.

В начале XX века Япония занялась переоборудованием линейных крейсеров в авианосцев. Новые корабли отличались высокой скоростью, обладали поясной и палубной броней, располагали мощными 203-миллиметровыми орудиями. Такой авианосец был способен разместить на палубе до 90 самолетов.



К тому времени японские крейсера «Акага» и «Амага» были значительно усовершенствованы. Среди конструкторских нововведений необходимо отметить следующие: на главной палубе появилась надстройка высотой в 3 этажа, а крыша верхнего ангара превратилась в полетную палубу, специально сделанные вырезы в бортах позволяли принимать шлюпки

и катера. Кроме того, в центральной части палубы располагались два подъемника, которые доставляли самолеты наверх к летной площадке.

Конструкция авианосцев была предназначена не только для совершения авианосных атак, но и для артиллерийских ударов. Авианосцы несли по десять 203-миллиметровых орудий. В носовой части располагалась катапульта.

В 1923 году в Японии произошло сильнейшее землетрясение. Практически достроенный крейсер «Амаги» был разрушен. Японцам не оставалось ничего другого, как отправить его в металллом. Строительство новых эскадренных авианосцев, а следовательно, и расширение японского флота прекратилось до 1935 года.

Германия

Страной-завоевательницей Германия предстала перед мировым сообществом еще в годы Первой мировой войны. Желание по праву называться морской державой заставило германское правительство всерьез заняться созданием большого флота. Подготовкой военно-морских сил к Первой мировой войне занимался Альфред фон Тирпиц.

В середине XIX века служба в германском флоте не считалась почетным занятием среди немецкой молодежи. Эскадры выходили в море, но часто так и не решались вступить в бой с французскими судами. Флот больше использовался для обороны. Так, корабль, на котором в юности служил Альфред фон Тирпиц, находился в основном в дозоре и был предназначен для уничтожения мин.

В 70-е годы XIX века в Германии среди офицеров немецкого флота стал выделяться молодой и целеустремленный Альфред фон Тирпиц. Прослужив в морской артиллерии, он понимал, что немецким стрелкам не хватает боевой подготовки. Тирпиц добивался приемов у высокопоставленных лиц, убеждая немецкое командование в необходимости «создать в кратчайший срок и с ограниченными средствами первоклассный флот, а не музей опытных образцов».



Первыми высокопоставленными лицами в Германии, кому Альфред фон Тирпиц демонстрировал возможности торпедной стрельбы, стали кронпринц, кайзер и министр Уайтхэда. Тирпиц утверждал, что именно торпедная стрельба принесет успех немецкому флоту. Он предложил множество конструкторских нововведений, занимался решением технических задач. Кроме того, Тирпиц был убежденным сторонником системы военного обучения.

Огромные усилия приложил Альфред фон Тирпиц к разработке специальной методики обучения офицеров искусству морского боя. Каждую зиму Тирпиц организовывал специальные курсы торпедного дела и воспитывал в моряках самостоятельность и решительность. Главным тактическим указанием для миноносцев было «идти на сближение и стрелять в середину».

Именно Альфред Тирпиц добился создания мощных миноносцев, которые, в отличие от прибрежного флота, имели возможность выходить в открытое море. Таким образом, перед германскими кораблями открылись просторы Северного моря.

В 1886 году Тирпиц создал минную инспекцию. К тому же под его командованием проходила военная подготовка и строительство на верфях. Тирпиц везде и повсюду говорил о силе и значимости минного оружия. Чиновники в министерстве не разделяли взглядов Тирпица, и офицеру приходилось прилагать огромные усилия, чтобы развивать на флоте торпедное дело.



Как бы то ни было, Тирпиц был замечен официальными властями, и в январе 1891 года он по назначению кайзера стал начальником штаба Верховного командования. Прекрасная подготовка Тирпица позволила офицеру разработать особую тактику флота в открытом море. Тирпицу помогали специалисты, с которыми он много лет работал в минной инспекции.

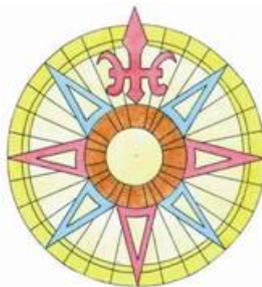
Находясь в должности начальника штаба, Тирпиц вновь стал добиваться обращения особенного внимания преподавателей военных учебных заведений на боевую подготовку моряков, повышение их образования в области теории и практики. А спустя некоторое время по проекту Тирпица был принят морской устав германского флота.

Специальные маневры проводились для выработки тактики немецкого флота. Корабли формировали в объединения и разыгрывали сражения. Однако нужно заметить, немецкий флот оказался настолько немногочисленным, что приходилось использовать ненастоящие, бутафорские, корабли, чтобы создать полную картину сражения.

Будучи начальником штаба, Тирпиц вновь ввел линейную тактику боя, а также разработал деление флота на эскадры, в каждую из которых входило не более восьми кораблей. Во время сражения эскадры образовывали общий строй. Новый этап борьбы Тирпица за продвижение во флот линейных кораблей начался в 1894 году. В своих докладах Тирпиц сообщал Морскому ведомству, что именно морской бой (но не дальнее плавание), должен стать главной задачей немецкого флота.

К тому времени численность населения в Германии резко увеличилась, что повлекло за собой расширение германских владений. Государству потребовались новые колонии. Тирпиц был яростным сторонником передела мира.

Активные военные действия на море требовали создания нового флота и большого числа военных баз за границей. Германии нужен был сильный флот, который привлеч бы внимание союзных государств, готовых вкладывать его развитие солидные суммы. Для этого приходилось учитывать интересы других стран и по возможности избегать серьезных международных конфликтов.



В связи с этим Тирпиц многократно брал консультации по вопросу использования кораблей за границей. Под руководством Тирпица была подготовлена специальная программа, следуя которой, необходимо было сооружать корабли только определенных типов. Это нужно было для того, чтобы поддерживать однообразие флота и удобство командования кораблями.

Подобная программа рассчитывалась на шесть лет. Вторая программа, ускорявшая темпы постройки кораблей, была принята в 1900 году. К тому времени численность судов увеличилась вдвое. Германия, которая тогда еще не вполне подготовила свои корабли к ведению боев на воде, боялась столкновения с сильнейшим в Северном море британским флотом.

В 1900 году Тирпиц добился пополнения немецкого флота 38 броненосцами и несколькими кораблями сопровождения. Для выхода судов в море были расширены шлюзы и каналы. На защиту Германии наконец встал мощный флот, состоявший из большого числа хорошо оснащенных судов. По степени броневой защиты и боеспособности немецкие корабли уже в то время превосходили своих главных соперников – англичан.

Тирпиц крайне осторожно внедрял военные разработки последних лет. Так, подводные лодки были включены в состав немецкого флота только после проверки на мореходных образцах. Первоначально же они предназначались для уничтожения торговых кораблей противника. К тому же Тирпиц не стал проверять надежность дирижаблей, а стал широко использовать специальную морскую авиацию.



Каждый год благодаря усилиям Тирпица германский флот увеличивался на три больших корабля. Правительство Великобритании встревожилось не на шутку, узнав о подобных темпах развития германского флота, и настаивало на том, чтобы Германия отказалась от развития национального флота.

В 1914 году окрепшая Германия развязала Первую мировую войну. 2 декабря 1914 года произошел морской бой, названный впоследствии «битвой гигантов и карликов». Броненосные крейсера немцев были разбиты линейными кораблями Великобритании. Поражение доказало силу линейного флота и превосходство Англии на море.

Вскоре в Германию попали секретные сведения о строительстве в Англии первого линейного крейсера «Инвизибл». В ответ немцы начали строительство новой модели крейсера, получившего название «Брюхер». Однако судно по своим техническим характеристикам оказалось настолько слабее британского, что заслужило название не линейного, а просто тяжелого крейсера.

В результате немецким судостроителям не оставалось ничего, как создать собственный тип военных судов.

Мастера-корабелы исследовали плавучесть множества моделей, проводили опыты с устаревшими моделями судов для того, чтобы узнать, как действуют на них подводные взрывы и артиллерийские удары. И Скрупулезное изучение опытных кораблей позволило немцам определить наиболее подходящие для 7 защиты судов марки броневой стали, а также выявить способы нанесения брони.



Одновременно проводилась отработка снарядов, взрывателей и артиллерийской техники. Немцы изобрели орудия меньшего, чем у англичан, калибра, но большей мощности. Немецкий снаряд мог пробить броню британского корабля с расстояния не менее 11 700 м, в то время как английские корабли наносили повреждения немецкой броне с дистанции 7880 м. Таким образом, вскоре мощные линейные крейсера смогли прочно занять свое место в германском флоте.

Соперничество Германии и Англии в сфере судостроения продолжилось развитием бронепалубных крейсеров 2-го и 3-го рангов. Немецкий морской флот оказался хорошо подготовленным к генеральному сражению и мог легко разбить главные силы Англии – могучую линейную эскадру.

Легкие крейсера использовались немецкими адмиралами в основном для разведывательных операций, службы в иностранных водах, а также выступления в качестве минных заградителей и носителей самолетов. Поэтому суда уступали по скорости иностранным эсминцам, но по степени броневой защиты и подготовленности артиллерии намного превосходили их. Особенностью легких немецких крейсеров было наличие устройства, предназначенного для установки мин, платформы для приземления и взлета самолетов, широких погребов для хранения боеприпасов и цистерн большой емкости для топлива, а также мощных механизмов для совершения длительных морских плаваний. Тогда в Германии было построено 37 подобных крейсеров, каждый из которых носил название одного из знаменитых немецких городов.

Во время подготовки к Первой мировой войне и в ходе ее в военно-морских силах Германии имелось два основных типа крейсеров. Первый тип – это легкие крейсера с бортовыми орудиями калибром 155 мм, второй – тяжелые крейсера, на борту которых устанавливали пушки калибром 203 мм.

Флот открытого моря, как называли в Германии военные эскадры новейших дредноутов, появился в Балтийском море в 1915 году для проведения боевых учений. Воды

Северного моря не подходили для военных тренировок, поскольку постоянно присутствовала опасность столкновения с неприятельскими подводными лодками. В течение года германский флот бездействовал в морских просторах Балтики, не совершая боевых выходов. Адмиралы занимались только обучением и военной подготовкой экипажей и оттачиванием мастерства матросов и офицеров.

Англия воспользовалась наступившим затишьем у берегов. Правительство вынесло решение заблокировать флот открытого моря на ограниченной территории. Минные заграждения, установленные англичанами, не давали немецким дредноутам возможности свободного плавания. Тогда объединению немецких кораблей пришлось совершать специальные рейсы и расчищать проходы в минных полях. В результате немецкие корабли двигались только вдоль предварительно проложенных путей, что значительно затрудняло их перемещение.

Наконец, весной 1916 года флот открытого моря накопил достаточно сил, чтобы сразиться со своим главным соперником – Великобританией. Генеральное сражение главных сил немецкого и британского флота провел Рейнгард Карл Фридрих Шеер. Произошедшее тогда Ютландское сражение считается одним из самых крупных в мировой истории. Немцы говорили о Ютландском сражении как о победе при СкагерAKE.



Немецким кораблям нелегко далась победа, британцы вывели в атаку линкоры нового типа – «Королева Елизавета». Суда приводились в действие двигателями, работавшими на нефтяном топливе, что позволяло развивать большую скорость.

Успешное завершение боя позволило Рейнгарду Шееру в очередной раз продемонстрировать широкие возможности линейного флота. Кайзер признал значимость совершенной техники. Последний выход флота в открытое море состоялся 23 апреля 1918 года. Однако бой не дал положительных результатов вследствие неполадок в работе радистов. Кораблям не удалось включиться в радиоэфир. Радисты не получали сообщений перемещениях кораблей. И потому линейные крейсера оказались совершенно беспомощными, оставшись без связи с руководством. Тогда флот поставленной задачи не выполнил и вынужден был вернуться, не добившись каких-либо результатов.

Адмирал Рейнгард Шеер упорно настаивал на развертывании широких военных действий подводного флота. Адмирал пребывал в уверенности, что настало время для проверки технических возможностей подводных лодок. Именно они, по мнению Шеера, были способны значительно ослабить военно-морские силы неприятеля.

Строительство первой подводной лодки в Германии осуществлялось под руководством инженера Круппа. А происходило это в 1904 году на верфи «Германия». Заказчиком выступал Российский флот. Новая подводная лодка работала на электричестве и обладала малыми размерами. Денежные средства, полученные от российского заказа, правительство Германии использовало для создания собственного подводного флота.

Русские подводники помогали немецким инженерам в разработке строительных конструкций лодок, а также в обучении немецких моряков. Первая германская подводная лодка «U-1» стала копией российского «Карася». В отличие от русских кораблестроителей немец-

кие инженеры решили использовать не пожароопасные бензиновые моторы, а двигатели, работавшие на тяжелом топливе. В то время Германия не располагала широким выбором качественного топлива. Тогда существовало два основных его вида: керосиновые двигатели Кертинга с калильной головкой и дизели.

На первых 18 лодках был установлен «Кертинг». Применение данного двигателя создавало некоторые неудобства: для того чтобы заставить лодку перемещаться в надводном положении, приходилось поднимать тяжелую выхлопную трубу. Днем из нее шел белый дым, издали заметный неприятелю. Ночью же вырывались красные искры пламени, которые указывали на местоположение немецкой подводной лодки, тем самым давая шанс врагу легко уничтожить плавсредство. Погружение такой субмарины требовало снятия трубы, а значит, и предварительной остановки судна. Двигатели останавливали, что вызывало необходимость в дополнительном времени на то, чтобы лодка при запуске двигателя вновь набрала значительную скорость.



Вскоре Германия стала выпускать подводные лодки с дизелями, что позволило увеличить скорость субмарины до 15 узлов. Во время Первой мировой войны немецкий флот насчитывал около 80 боевых подводных лодок такого типа.

Тогда береговая охрана также требовала обновления используемых крейсеров и минных заградителей. В то время почти все операции в Северном и Балтийском морях проводили на лодках типа «UB», обладавших повышенным водоизмещением, достигавшим 520 т.

Установка глубоководных мин требовала особых подводных минных заградителей. Ни один корабль не смог бы доставить мины к неприятельским берегам, двигаясь по морской поверхности. В таком случае возникала необходимость укрываться на большой глубине. Именно поэтому и появились в немецком флоте малые минные заградители типа «UC».

В течение Первой мировой войны подводные лодки Германии потопили пять британских крейсеров. Линкоры значительно отстали от подводных лодок по числу удачно совершенных военных операций. Известно, что треть британских торговых судов была уничтожена меткими торпедными ударами именно подводных лодок.

1 февраля 1917 года Германия начала войну с Великобританией. Английский флот, приспособленный только к сражениям между линейными кораблями, оказался полностью уничтоженным. Среди кораблей немецкого флота против англичан тогда были выставлены 168 лодок береговой охраны, 134 минных заградителя, 112 подводных лодок основного типа и 23 крейсера.

В Первую мировую Германия вошла, имея в составе своего флота 60 подводных лодок. Во время боевых действий было построено еще 377 военных кораблей. В результате морских сражений погибли 202 лодки, а еще 186 были отданы для усиления флотов союзников. В то время весь подводный флот Германии был брошен на завоевание мирового господства. Несколько уцелевших лодок было уничтожено непосредственно на стапелях.



Начиная с 1916 года немецкое командование приступило к применению водного авиатранспорта. На верхней палубе каждого авиатранспорта располагалось по два ангара, в каждом из которых находился самолет. Запасной летательный аппарат хранился в разобранном виде в трюме. Кроме того, на борту такого корабля находились запасы бензина для самолетов, масла и авиабомб. Он также перевозил слесарную, сборочную, моторную и деревообрабатывающую мастерские.

Самолеты взлетали с палубы, а по возвращении садились на воду. После этого мощные электромоторы поднимали летательные аппараты на борт. Поверх машин и котельного отделения натягивалась прочная сеть. Делали это для того, чтобы осколки разорвавшихся вражеских бомб не разрушили самолеты.

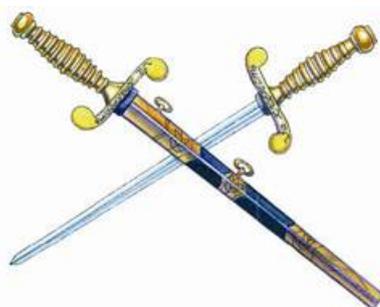
Морская авиация Германии успешно совершала разведывательные полеты, забрасывая бомбами береговые укрепления противника и совершая торпедные удары по кораблям. Использование в ходе морских сражений самолетов позволяло с воздуха прикрывать морские перевозки и уничтожать подводные лодки и надводные суда неприятеля.

Корабли Второй мировой войны

Пять сильнейших морских держав – Великобритания, Германия, Россия, Франция, США – с давних времен делят между собой влияние на море. К концу 30-х годов XX столетия все европейские государства ощущали приближение больших кровопролитных событий. Правительство каждой из стран старалось наращивать боевую мощь не только сухопутных войск, но и флота.

Такие государства, как Великобритания, Германия, Франция и США, отдавали предпочтение строительству тяжелых надводных кораблей. Для сопровождения судов, их защиты и проведения разведывательных работ создавались специальные эскадренные подводные лодки.

В 1934 году Франция выстроила подводный крейсер «Сюрку». Крейсер имел возможность наносить удары по противнику, используя 14 торпедных аппаратов и 2 пушки калибра 203 мм. Защитой служила броня, которой были покрыты палуба и рубка.



Англия также готовилась к сражениям. Начиная с 40-х годов XX века во флоте Великобритании появились подводные мониторы «М-1», «М-2», «М-3». Немного позднее один из них был переоборудован в подводный авианосец. При этом орудийная башня была заменена просторным ангаром, где располагался гидросамолет.

С течением времени мощность английских кораблей все возрастала. Суда отличались высокой скоростью, глубиной погружения корпуса, дальностью плавания, а также характеристиками и составом общего вооружения. А эскадренная субмарина «Х-1» была оснащена и приводилась в действие с помощью дизельной установки, которая заставляла корабль двигаться со скоростью 20 узлов.

Каждая из морских держав мира стремилась к тому, чтобы усовершенствовать конструкцию военных кораблей и вырваться вперед по боеспособности своего флота.

Государства стремились превзойти друг друга техническими усовершенствованиями и новыми разработками. Голландия и Америка обеспечили матросов своих судов кондиционерами для охлаждения воздуха. Англичане установили на подводных лодках гидролокаторы «Асдик», с помощью которых становилось возможным измерение дистанции до неприятельского объекта в воде и к тому же значительно облегчался поиск якорных мин.



Государства не жалели денежных средств и устанавливали на подводных лодках устройства, уменьшающие количество пузырьков при торпедных выстрелах. А на субмаринах появились 20-миллиметровые зенитки, позволявшие сбивать самолеты противника. Подводные корабли, вынужденные длительное время проводить в море, требовали постоянного подвоза топлива. Матросы нуждались в пополнении запасов воды и продовольствия. Именно с целью снабжения подводных лодок в открытом океане были созданы подводные танкеры.

Повысить скорость перемещения лодок в надводном положении позволила установка мощных электромоторов и аккумуляторных батарей. Особая система работы дизелей под водой, получившая название «шноркель», продлевала время нахождения судна в подводном положении и таким образом увеличивала возможность скрытых боевых действий. Субмарина, первоначально задуманная как корабль для кратковременных погружений, превратилась в подводный корабль.

Продолжали совершенствоваться и средства слежения за противником. Моряки, плававшие на американских субмаринах, стали пользоваться ночными перископами с радиолокационными антеннами. А налаживать хорошую связь подводных лодок, идущих в надводном положении, помогали высокочастотные радиотелефоны.

Германия в основном заботилась об улучшении боевых возможностей своих судов, размещая на борту все большее количество оружия. В результате свободного пространства, предназначенного для экипажа, становилось все меньше. А потому условия пребывания моряков на борту подводной лодки часто оказывались тяжелыми.

Экспериментальные разработки воплощались в жизнь без тщательной предварительной проверки, и оттого корабли, оказавшись неприспособленными для нападения и отражения вражеских атак, так и не принимали участия в серьезных боях.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.