

ФЕДОР ЛИСИЦЫН

БРОНЕНОСЦЫ  
ПЕРВОЙ  
МИРОВОЙ



МОСКВА  
2020

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

ISBN 978-5-521-86567-3

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

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

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

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

УДК 623.82(091)  
ББК 68.54

# СОДЕРЖАНИЕ

---

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

# Броненосцы Великой войны

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

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

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

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

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

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

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

## Примечания и предупреждения

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

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

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

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

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

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

- 150 мм цементированной брони Крупна выработки около 1900 г. соответствуют по стойкости:
- 174 мм нецементированной крупновской брони;
- 187–215 мм цементированной гарвеевской брони;
- 270 мм сталеникелевой брони;
- 315 мм бронирования компаунд (скрепленные вместе стальная и железная плита);
- 370 мм плиты литой стали;
- 450 мм железной плиты.

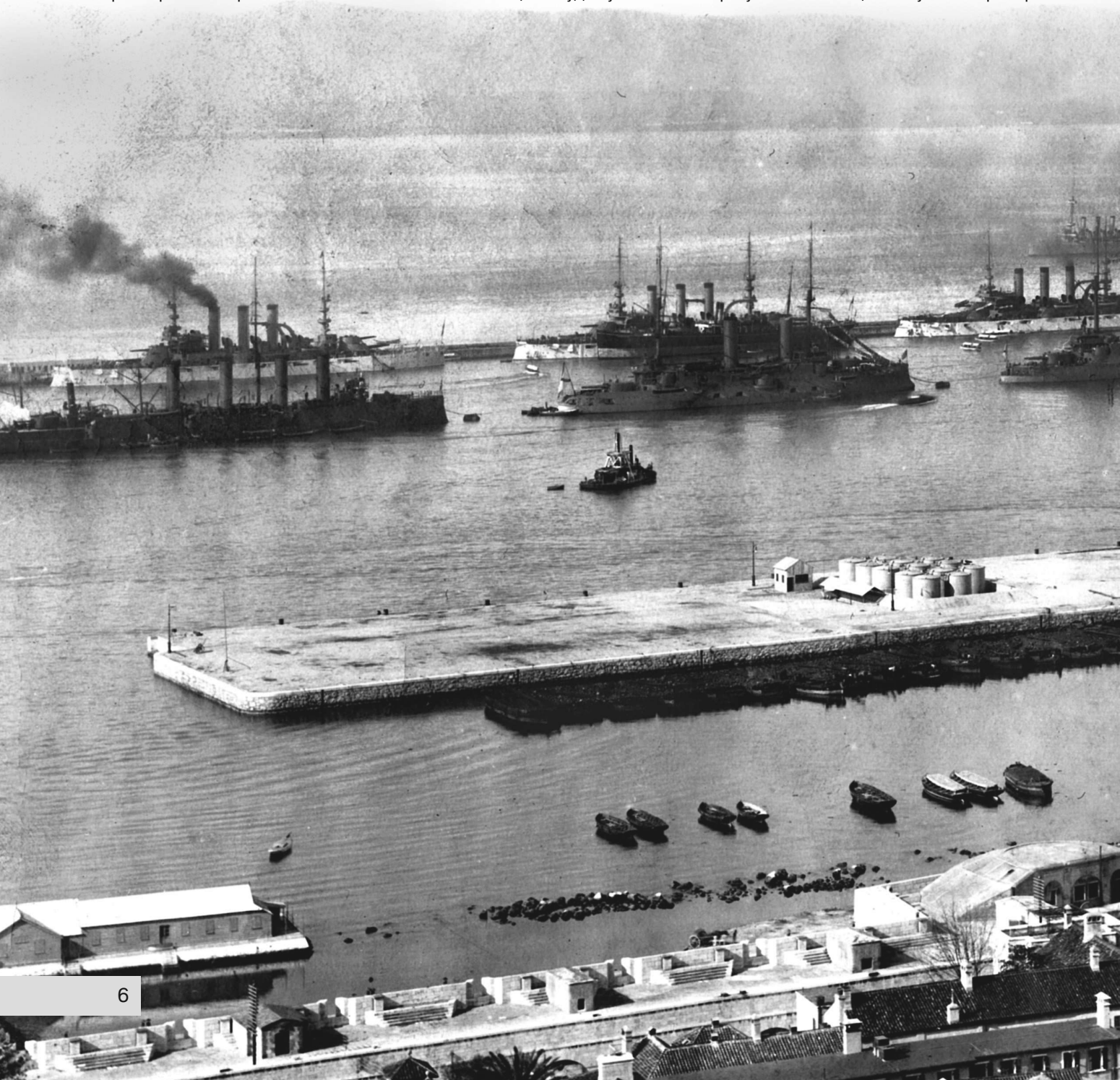
При использовании других методик расчета эти соотношения могут меняться, но непринципиально.

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

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

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

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



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

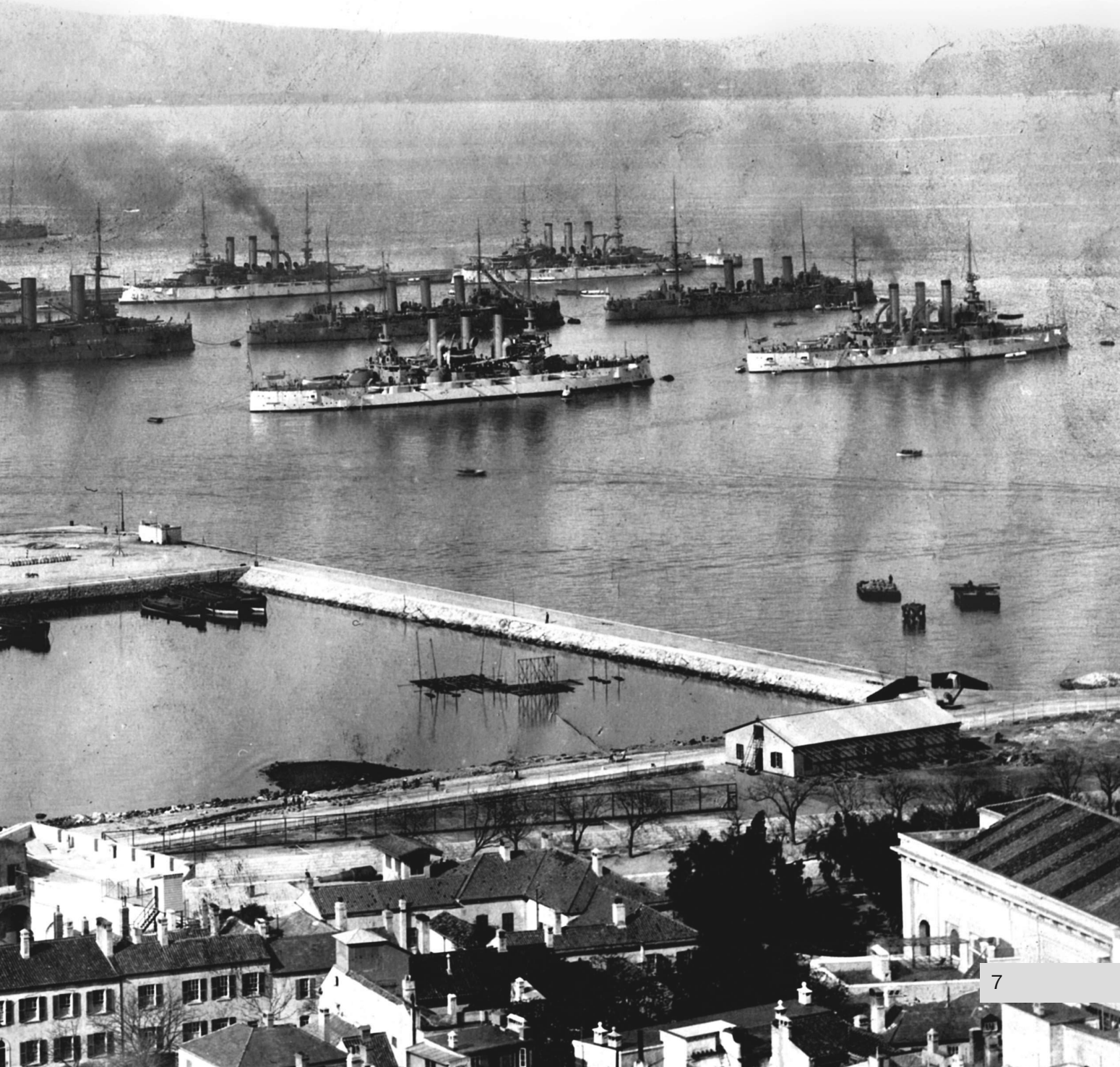
51–57 мм стали «повышенного сопротивления»;

76 мм мягкой судостроительной стали;

114–127 мм железной плиты.

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

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

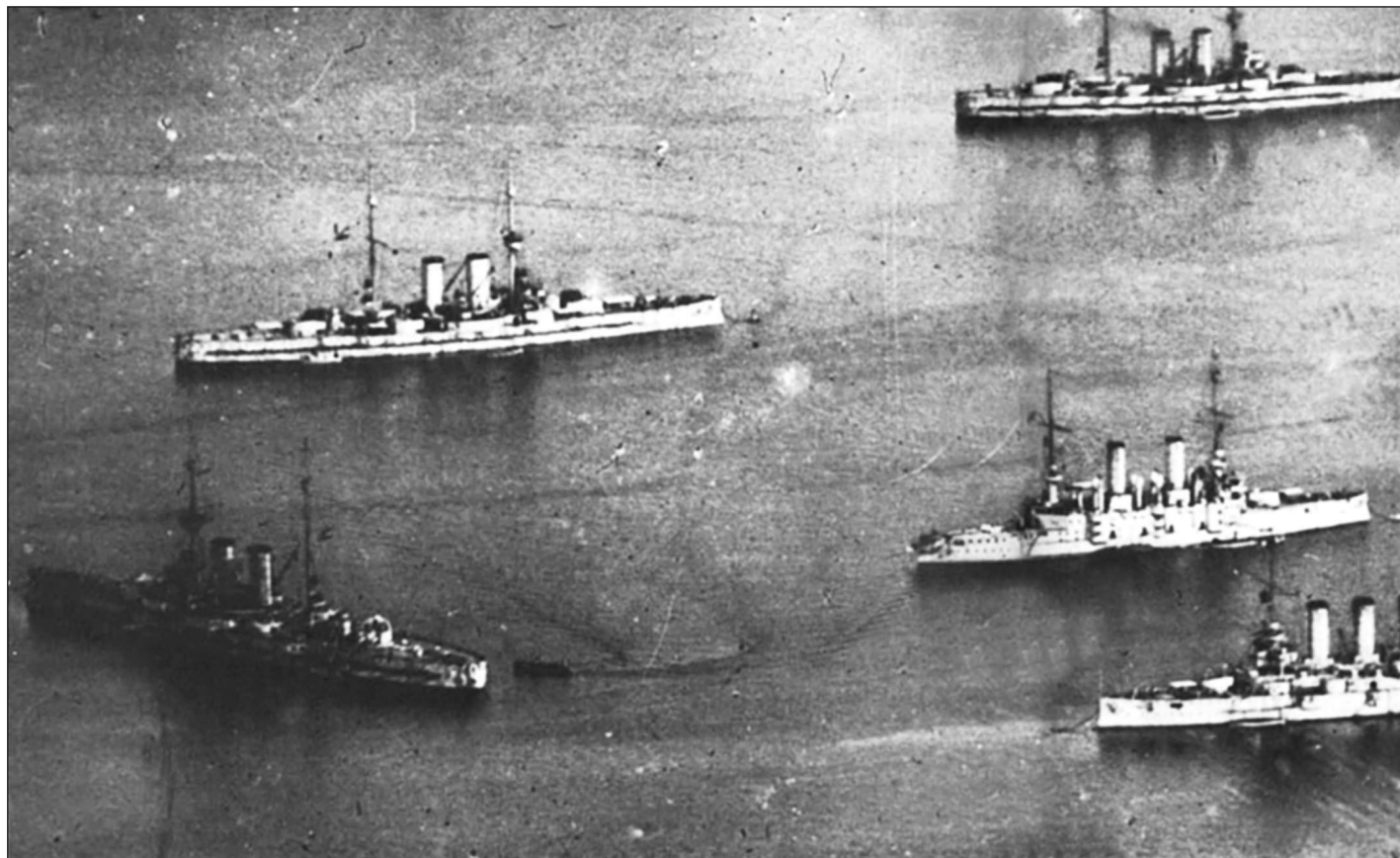


# Австро-Венгрия

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

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

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



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

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

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

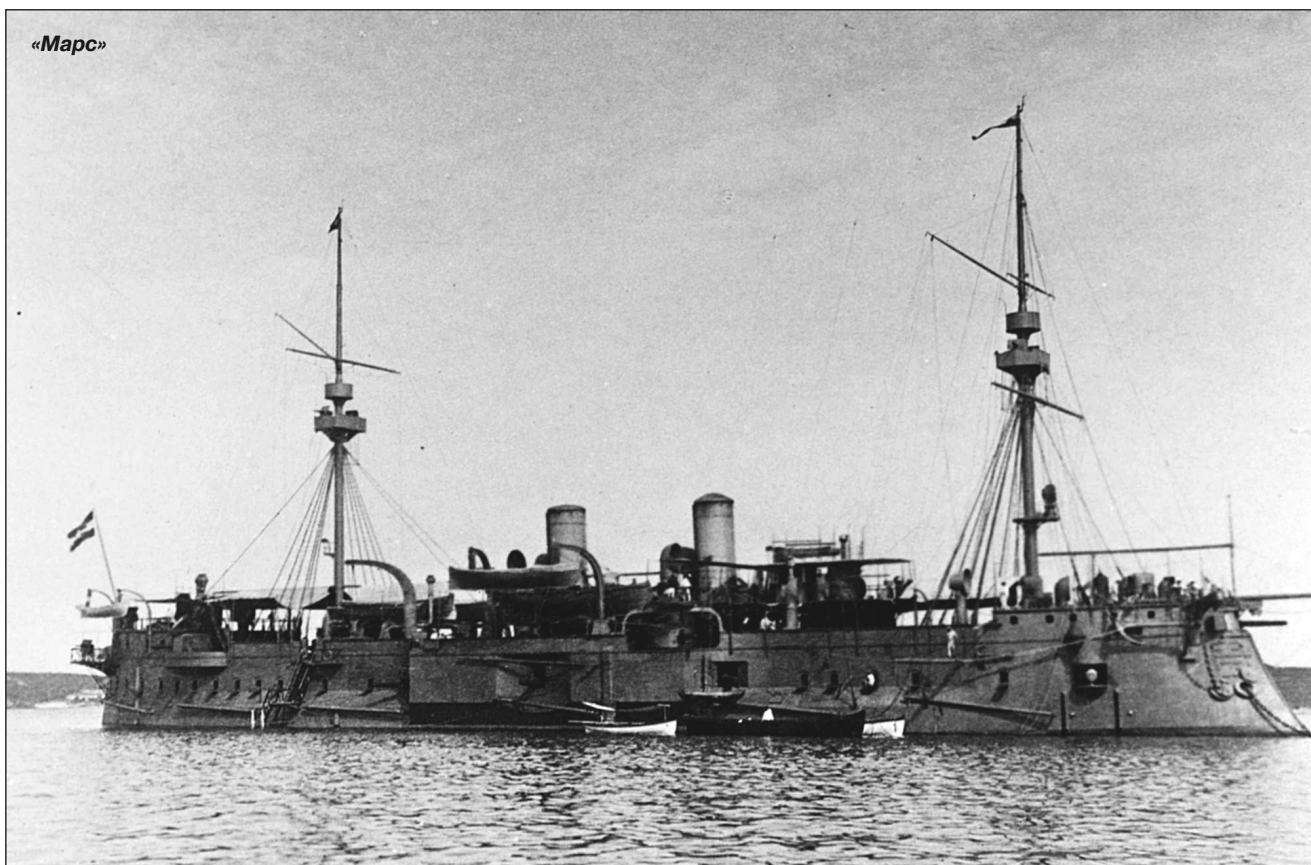
шой активности французский флот не проявил, ограничившись потоплением одного крейсера в бою у Антивари и блокадой Отрантского пролива. А вот после вступления в войну Италии ситуация для австро-венгерских моряков вернулась к заранее подготовленной и теоретически решенной – австро-венгерские морские силы,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

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



Австро-венгерский флот в Поле, 1916 г.

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



«Mars»

127

СТТ, Сан-Рокко

1.4.1876

15.10.1878

10.1881 в 1920 г. передан Италии

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

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