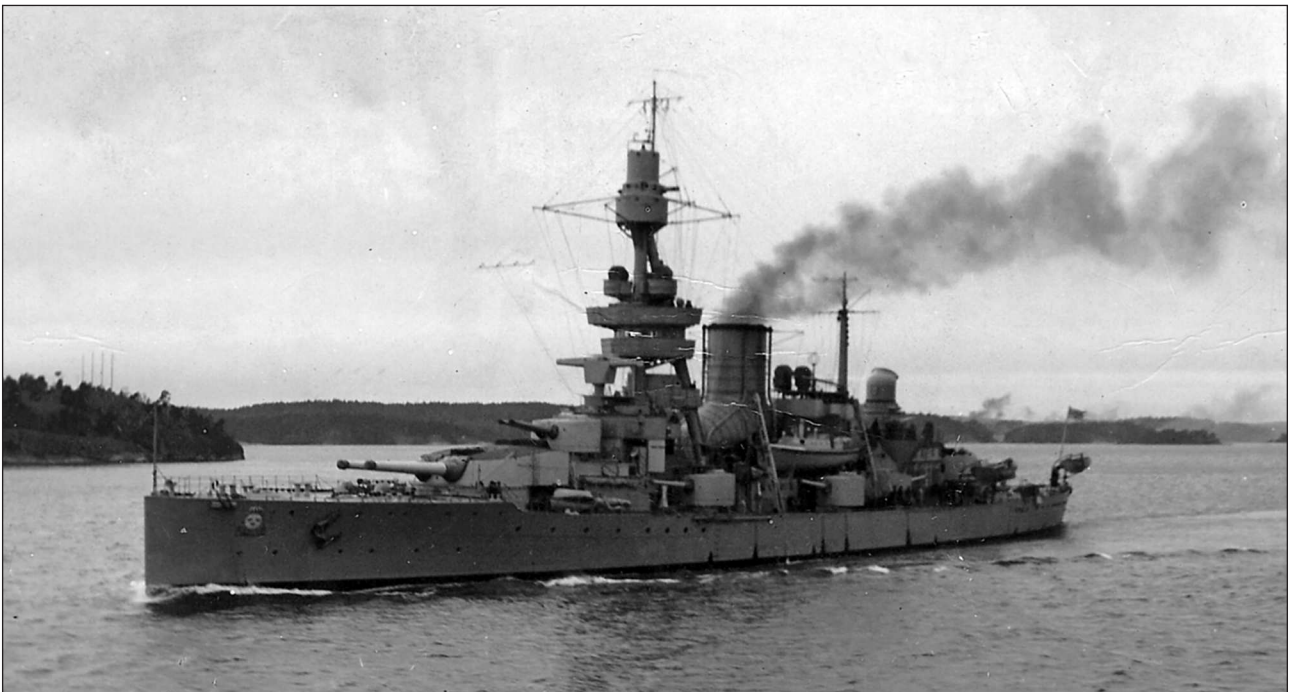


СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
БРОНЕНОСЦЫ В ПЛАНАХ ШВЕДСКОГО ФЛОТА	6
Первые опыты	6
Первые броненосцы	9
Поиск стандарта	10
Преимник	13
Бои за оборону	14
Последние из многих	19
От броненосцев к крейсерам, или «Туда и обратно»	20
Последние проекты	32
МОНИТОРЫ И БРОНЕНОСЦЫ	36
Мониторы типа «Джон Эрикссон»	37
Броненосцы типа «Свеа»	41
Броненосцы типа «Один»	52
Броненосец «Дристигхетен»	60
Броненосцы типа «Эран»	66
Броненосец «Оскар II»	76
Броненосцы типа «Сверье»	85
БРОНЕНОСЦЫ НОРВЕГИИ	108
БОЕВОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ	113
Кризис Унии 1905 г.	113
Десант на Аландские острова	116
Операция «Спасение Дании»	120
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	123
Литература	126



«Сверье» (справа) и «Дrottнинг Виктория» в 1945 г. Представители последней и самой мощной серии шведских броненосцев. Оба корабля несут антенны РЛС на фок-мачтах и камуфляжную окраску с белой «полосой нейтралитета» в носовой части



«Густав V» — последний шведский броненосец — в шхерах близ Карлскруны, 1930–1936 гг.

«Пренебрегать Швецией ради малочисленности ее населения и наших бывших побед над нею было бы неосновательно. Достаточно видеть ее флот и армию, хотя немногочисленные, но содержащиеся в изумительном порядке и примерной боевой готовности, чтобы понять, что военные недоразумения с нею вызовут значительные усилия с нашей стороны. Народ патриотичен, хладнокровен, и его сломить будет нелегко».

Из донесения русского посланника в Швеции Н.В. Вяземского
министру иностранных дел империи С.Д. Сазонову, 1910 г.

ВВЕДЕНИЕ

Настоящая работа посвящена истории броненосных кораблей Швеции. Традиционно внимание отечественных авторов было сосредоточено на флоте нашей северной соседки XVIII — начала XIX века — времени многочисленных русско-шведских войн. Но с 1814 года Швеция не воевала, и флоту паровой эпохи повезло меньше. Немногочисленные издания предназначались главным образом для специалистов и имели справочный характер. Поэтому впервые широкий читатель смог ознакомиться с броненосными кораблями Швеции лишь в цикле статей о кораблях береговой обороны, опубликованном в 1983–1985 гг. в рубрике «Морская коллекция» журнала «Моделист-конструктор». Бурное развитие отечественной военно-морской исторической литературы, начавшееся в 1990-е годы, мало что изменило. Издававшиеся работы по-прежнему ограничивались обзорным и справочным подходом. До недавнего времени чуть ли не единственным исключением была статья шведского историка флота К. Боренстама, посвященная броненосцам типа «Эран» («Морская кампания» № 1, 2011).

Не является панацеей и зарубежная литература. За исключением самой Швеции, ее броненосцы также находятся на периферии интересов историков флота. Среди иностранных работ следует отметить лишь труд А. Флекса «От «Свеа» до «Дроттнинг Виктории», опубликованный в польском журнале «Okrety Świata» (№ 5–1997).

Военные бури минувшего века обошли стороной Швецию, и ее кораблям выпала

долгая и спокойная судьба. Поэтому рассказ о службе броненосцев в привычном для читателя формате (от постройки и до продажи на слом) напоминал бы жизнеписание нескольких поколений семейства крепких крестьян.

В этой связи содержание работы вышло за рамки чисто военно-технического подхода. В нее включены материалы относительно эволюции взглядов правящих кругов и Верховного командования шведского флота на состав решаемых задач, тактику и желаемые технические характеристики корабельного состава.

Счел необходимым автор упомянуть и о броненосцах Норвегии, ведь они строились для флота единой страны и оказали значительное влияние на кораблестроительные программы Шведского королевства. Заслуживают внимание и остановленные в последний момент «отмененные войны» — десант в Осло-фьорд во время Кризиса Унии 1905 года и военная операция по освобождению Дании и Норвегии, которая должна была состояться сорок лет спустя.

В своей работе автор стремился прежде всего использовать шведские источники, включая ставшие доступными в последние годы материалы, не предназначенные ранее для печати. Объединяя разнородное содержание, работа не свободна от недостатков. Однако автор надеется, что и в существующем виде его рассказ сумеет заинтересовать читателя.

Автор искренне благодарит всех частных за помощь, терпение и поддержку в подготовке настоящей работы.

БРОНЕНОСЦЫ В ПЛАНАХ ШВЕДСКОГО ФЛОТА

Первые опыты

Традиционно в отечественной и иностранной литературе броненосные корабли Швеции включаются в класс броненосцев береговой обороны. Однако в номенклатуре типов кораблей и судов шведского флота такого класса кораблей никогда не имелось. К «бронированным кораблям» (*pansarskepp*) — далее по тексту будет использоваться более привычный для отечественного читателя термин «броненосец» — относились все корабли, имевшие броневую защиту по ватерлинии. До начала 1920-х гг., когда корабельный состав флота был наиболее разнообразным, они разделялись на подкатегории: к 1-му классу относились крупные корабли, начиная с типа «Свеа» (в документах и литературе их часто называли «броненосцами класса «А»); ко 2-му классу — большие мониторы; к 3-му классу — малые мониторы и броненосные канонерские лодки.

Развитие военно-морского флота всегда связано с задачами, которые ставит перед ним руководство страны. Круг их определяется политической обстановкой, предполагаемыми противниками (реальными или мнимыми) и географическим положением.

Наполеоновские войны коренным образом изменили стратегическое положение Швеции: она утратила Померанию и Финляндию, но взамен Дания была вынуждена уступить ей Норвегию. Сухопутная граница Соединенных Королевств Швеции и Норвегии с Российской империей проходила теперь по удаленной и малонаселенной местности, а дальновидная политика быв-

шего маршала империи и нового короля Карла XIV Юхана сняла наиболее острые противоречия с могущественным восточным соседом. Сложившийся баланс изменила Крымская война, когда в Балтийское море вошла англо-французская эскадра.

На первый взгляд это было на руку Швеции. Она уклонилась от участия в боевых действиях, а согласно заключенному во время войны Гарантийному договору от 21 ноября 1855 г. в обмен на обязательства «не уступать России сушу, воду, права лова и пастьбы» без согласия Великобритании и Франции союзники обещали Соединенным королевствам «вооруженную помощь в час опасности». Русская крепость Бумарзунд на Аландских островах, столь беспокоившая ранее Стокгольм, была взята штурмом. При этом Парижский мирный договор 1856 г. обязал Россию раз и навсегда демилитаризовать Аландский архипелаг.

Одним из следствий Крымской войны стала Большая игра — острое соперничество Англии и России в Средней Азии. Балтийское море было кратчайшей дорогой к Петербургу, и Швеция опасалась, что в случае очередного международного обострения (а за добрых полвека таковых возникало немало) Англия введет эскадру в Балтийское море и под прикрытием Гарантийного договора превратит о. Готланд в передовую базу для войны с Россией.

Поскольку Балтика являлась теперь зоной пересечения интересов великих держав, наиболее приемлемым политическим

Необходимые пояснения

В описываемое время постоянно отобюрокраченная часть шведского флота именовалась Прибрежным флотом (*Kustflottan*). В Прибрежном флоте могли создаваться постоянные и временные самостоятельные корабельные соединения. К постоянным, например, относилась дивизия броненосцев типа «Сверье» с приданными эсминцами типа «Врангель». Примером временных может служить Зимняя эскадра, в которую на зиму сводились остающиеся в кампании корабли.

Силы местной обороны (*lokalstyrkorna*) отвечали за оборону определенных военно-морских районов и действовали в тесном взаимодействии с береговой артиллерией и сухопутными войсками. В основном они состояли из устаревших кораблей, которые имели частично укомплектованные экипажи и, при необходимости выйти в море, получали недостающий личный состав от береговых служб. Полностью экипажи укомплектовывались на время больших маневров, для участия в которых призывались резервисты.



Эскадра в Стокгольме в 1872 г. В первом ряду слева направо: мониторы «Локи», «Тордэн», «Джон Эрикссон», яхта командующего флотом «Каре», пароходо-корвет «Тор», броненосные канонерские лодки «Хильдур», «Фенрис», «Шельд» и «Гармер»; во втором ряду: фрегат «Ванадис», канонерские лодки «Свенскзунд», «Альфхильд», «Мотала», «Астрид», «Ингегерд», «Карлсунд», «Сигрид» и винтовой корвет «Лагербельке»

курсом в Стокгольме видели принципиальное неучастие в союзах в мирное время ради сохранения свободы действий во время войны. В отличие от Швейцарии или Бельгии нейтралитет Швеции не гарантировался великими державами, и, чтобы избежать наступления предусмотренного Гарантийным договором «часа опасности», требовались достаточные вооруженные силы.

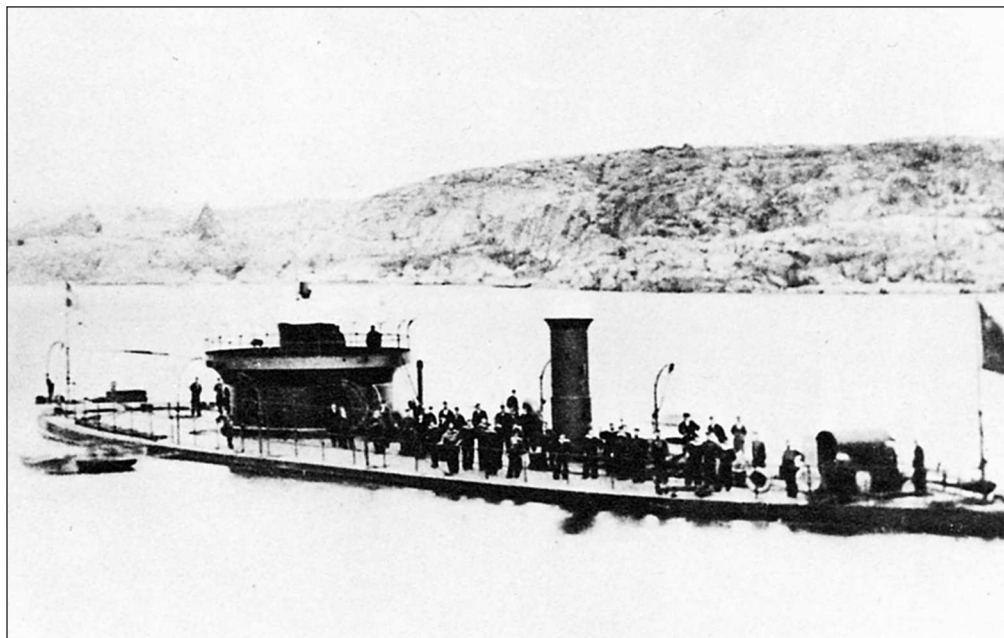
В основу военного строительства легла концепция «централизованной обороны» (*centralförsvaret*) — безусловной защиты наиболее густонаселенных и важных в экономическом отношении провинций Южной и Средней Швеции. Сухопутная оборонительная линия проходила от Стокгольма до Гётеборга по озерам Меларен и Венерн и соединяющим их естественным и искусственным водным путям. Главным направлением, с которого ожидалось неприятельское нападение, считалось протяженное побережье. Поэтому с морского фронта «Крепость Швецию» должны были защищать береговые укрепления и «новый флот» — десять деревянных парусно-винтовых линкоров и двадцать парусно-винтовых корветов с железным набором. Их постройка предусматривалась принятой

в 1857 г. десятилетней кораблестроительной программой. Строительство железных кораблей считалось пока еще слишком дорогим, да и металл хуже держал удары ядер. Правда, в 1844 г. капитан-командор Пер Густав Ельм предложил проекты винтовых 20-пушечного корвета и 110-пушечного линейного корабля с корпусами из железа. После широкого обсуждения проекты в конце концов отклонили ввиду высокой стоимости и сложности постройки.

Однако опыт боевых действий на море Гражданской войны в Северо-Американских Соединенных Штатах заставил коренным образом изменить эти планы. Бой на Хэмптонском рейде показал полное бессилие деревянных кораблей, пусть и вооруженных современной артиллерией, перед бронированными. Создателем «Монитора», звезда которого взошла в этом знаменитом сражении, являлся капитан вермландских егерей Юхан Эрикссон, вошедший в историю техники как Джон Эрикссон. И потому в Швеции этот бой считался чуть ли не победой своего оружия.

В июне 1862 г. командир совершавшего заграничное плавание фрегата «Нурчепинг» капитан-командор Аксель Адлерспарре посетил в Нью-Йорке Джона Эрик-

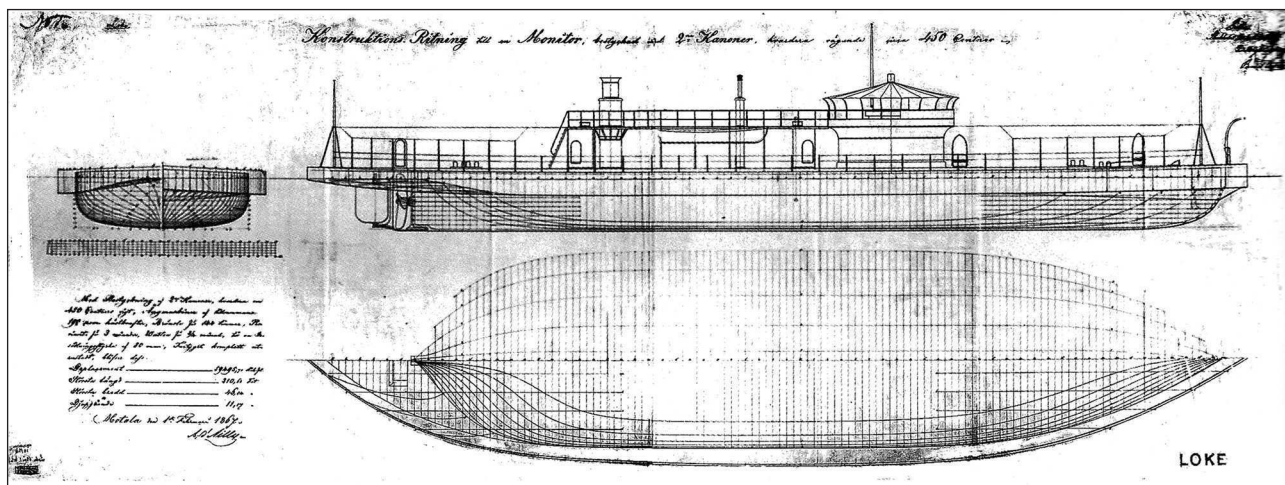
Один из мониторов («Тордэн» или «Тирфинг») в 1867 г.



сона и «с его любезного разрешения» подробно ознакомился с опытом постройки и боевого применения мониторов. На основе обстоятельного рапорта Адлерспарре правительство командировало в Нью-Йорк инженер-механика Корпуса корабельных инженеров лейтенанта Августа д'Айли, который под руководством Эриксона подготовил проект монитора для шведского флота. Д'Айли был талантливым кораблестроителем, и за последующее десятилетие под его руководством были спроектированы мониторы Швеции и Норвегии.

Средства на постройку нового корабля были выделены Риксдагом в 1864 г., на следующий год «Джона Эриксона» зало-

жили на верфи в г. Нурчепинг, принадлежащей крупнейшему предприятию тяжелой промышленности Швеции — концерну «Механические заводы Мутала» (Motala Mekaniska Werkstads AB). Работы шли быстро. «Джон Эриксон» вступил в строй в 1865 г., год спустя к нему присоединился «Тордэн», следующий корабль серии, а к 1871 г. шведский флот располагал уже целой эскадрой броненосных кораблей: четырьмя большими мониторами («Джон Эриксон», «Тордэн», «Тирфинг» и «Локи») и десятью малыми броненосными канонерскими лодками (водоизмещением 270–460 т). Для норвежского флота построили четыре монитора типа «Скорпионен».



Монитор с двумя орудиями и машиной в 450 л.с. (будущий «Локи»). Копия подлинного чертежа

Первые броненосцы

Мониторы и броненосные канонерки хорошо подходили для действий в шхерах и прибрежных водах во взаимодействии с береговыми крепостями. Однако в открытом море, даже для совершения межбазового перехода, они могли выходить лишь в спокойную погоду. Особенно невыгодно шведские корабли смотрелись в сравнении с броненосцами соседней Дании: в 1872 г. она построила броненосец «Один» водоизмещением 3232 т, а в 1878 г. к нему присоединился «Гельголанд» водоизмещением 5480 т — крупнейший броненосец Балтики. Впрочем, Данию быстро догнали Германия и Россия. Неудивительно, что контр-адмирал Фридрих Вильгельм фон Оттер, бывший военно-морским министром в 1874–1880 гг., называл Швецию совершенно незащищенной от нападения с моря, поскольку у нее отсутствуют мореходные броненосцы. Образно говоря, начинающую устаревать морскую ограду Крепости Швеция требовалось обновить и дополнить вынесенным в предполье фортовым поясом. Для этого фон Оттер приложил все возможные усилия.

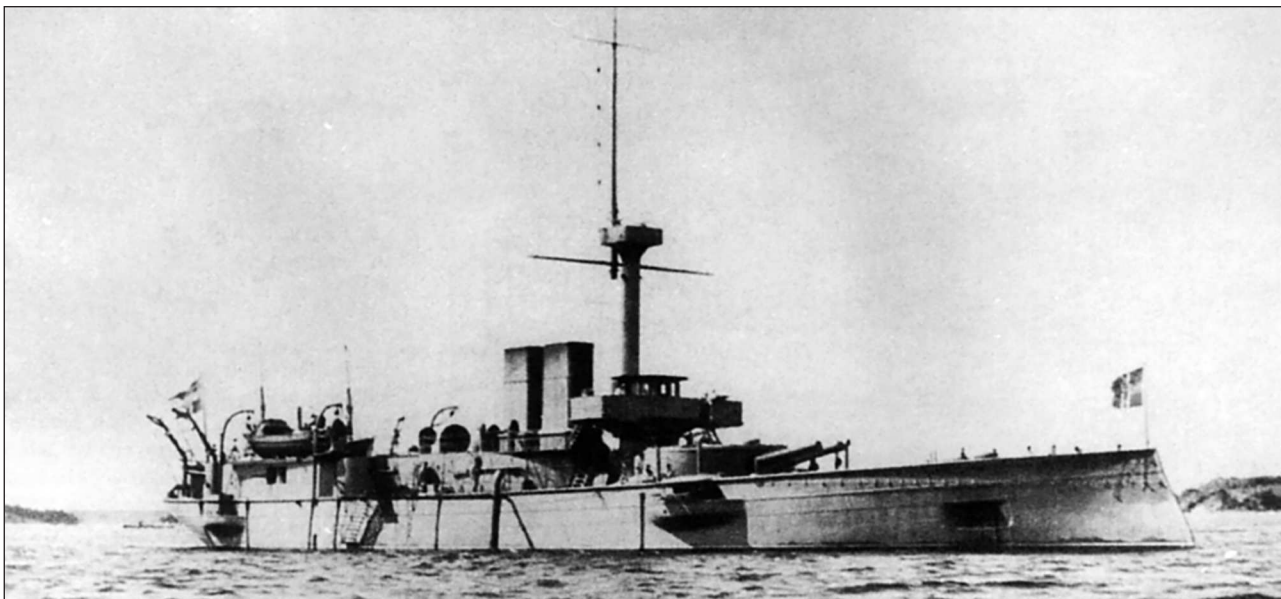
Новая стратегическая концепция (в основных чертах Швеция придерживается ее и поныне) получила название «периферийной обороны» (*periferiförsvaret*). Вооруженным силам ставилась задача уже не пассивной обороны национального редута, а обеспечения безусловной неприкосновенности всей территории страны. На море рубежи обороны сдвигались с опуш-

ки шхер к границе территориальных вод. Быстрый рост дальности стрельбы корабельных орудий заставил также обратить внимание на морские крепости. Чтобы предохранить корабли от бомбардировки прямо у причалов, крепостное ядро должно было теперь находиться на куда большем удалении от открытого моря. В новых условиях необходимое удаление было только в Стокгольме и Карлскруне; Гётеборг и Мальмё обеспечивали его только частично.

Ключевым вопросом при обсуждении кораблестроительных планов стал размер средств, которые можно было выделить на постройку броненосцев. И здесь пришлось обратиться к опыту Дании. Риксдаг согласовал предельную стоимость одного корабля в размере не более 5 млн крон — как у новейших датских броненосцев.

Итогом затянувшихся прений стало принятие в 1880 году 15-летней кораблестроительной программы, в рамках которой предусматривалась постройка восьми броненосных канонерских лодок (*pansarbåtar*) — так первоначально классифицировались броненосцы, двадцати больших и четырнадцати малых миноносцев. Основные характеристики броненосцев определялись, исходя из противостояния на море России и Германии, а также возможностей отечественной промышленности (от заказа кораблей за рубежом отказались еще в начале обсуждения программы). По итогам рассмотрения нескольких

Броненосец «Свеа» вскоре после вступления в строй



вариантов артиллерии главного калибра из двух орудий калибра 240–293 мм специалисты морского Генерального штаба остановились на 10-дюймовых орудиях. Их должны были дополнить два-четыре орудия калибра 150–170 мм и торпедные аппараты. При этом броненосец должен был иметь скорость полного хода выше, чем у иностранных визави, и быть способным поддерживать ее длительное время.

Разработку эскизного проекта броненосца поручили в 1881 г. начальнику Морского инженерного департамента Гёте Вильгельму Свенсону. 29 ноября 1883 г. Свенсон направил на рассмотрение Оскару II проект «бронированной канонерской лодки». Король утвердил чертежи в декабре. Однако постройка всей серии броненосцев растянулась почти на десять лет. «Туле», ставший последним кораблем данного типа, вошел в состав флота в конце 1893 г.

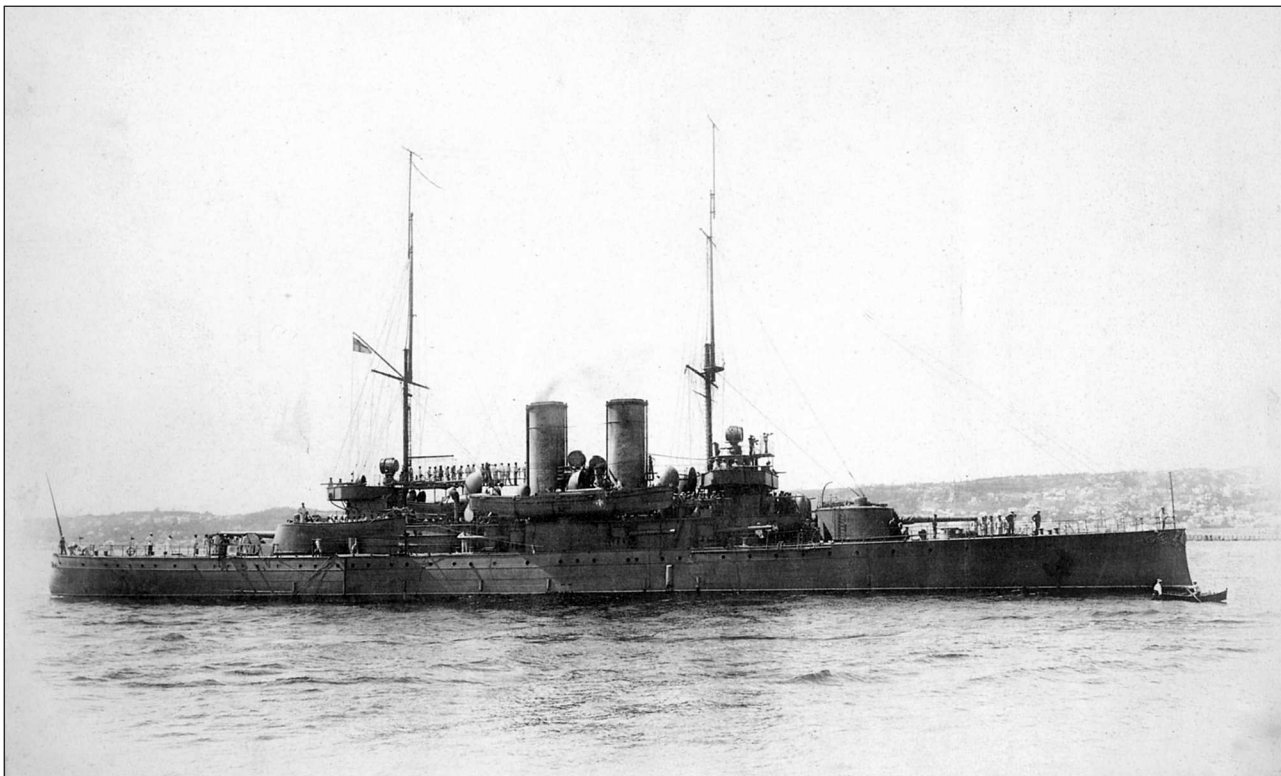
Поиск стандарта

В начале 1890-х гг. Россия и Германия приступили к реализации крупных кораблестроительных программ, на которые требовался адекватный ответ. Итогом обсуждений стала кораблестроительная программа 1892 г., в рамках которой предполагалась постройка 15 броненосцев типа «А», 30 миноносцев и 6 авизо. Как и в случае с броненосцами типа «Свеа», утверждение программы вовсе не означало немедленного выделения средств. Парламентские дискуссии вокруг новых кораблей растянулись почти на три с лишним года.

Проектирование броненосца нового типа, получившего название «Один», вновь было поручено Свенсону. К тому времени уже окончательно утвердилась концепция броненосца как корабля, предназначенного для боя в кильватерной колонне. При сосредоточении орудий главного калибра в единственной башне самостоятельный доворот корабля для ввода цели в сектор обстрела неминуемо приводил к слому боевой линии. Поэтому весьма желательным было увеличение суммарного угла обстрела орудий глав-

Броненосец «Один» по состоянию на момент вступления в строй





ного калибра. Кроме того, размещение боеприпасов в единственном погребе увеличивало время, необходимое для их пополнения.

Броненосец вооружался скорострельной артиллерией, причем все орудия главного и среднего калибра получили бронезащиту: 254-мм орудия главного калибра размещались в двух одноорудийных башнях, разнесенных в оконечности, а 120-мм и 57-мм скорострелки устанавливались в центральном каземате на верхней палубе.

«Один» вошел в строй летом 1897 г., почти одновременно с броненосцем «Харальд Хорфагре», построенным фирмой «Армстронг» для норвежского флота. Это очень обеспокоило шведов. Не было секретом, что после Кризиса Унии 1895 г. парламент Норвегии не жалел средств на военные нужды (в иные годы на них приходилось до 40% бюджетных расходов). Согласно утвержденной программе, до 1900 г. в состав флота должны были войти шесть броненосцев. Британские верфи работали быстро (и строили дешевле!), и возникла нешуточная опасность, что, получив современные корабли раньше шведского флота, Норвегия не замедлит применить их в деле. Поэтому уже в 1898 г. были срочно заказаны два од-

нотипных броненосца «Тор» и «Ньорд», а конструкторы начали работы над проектом броненосца-преемника.

Броненосец «Дристигхетен» занимает важное место в истории кораблестроения Швеции. Являясь удачным кораблем, он тем не менее не пошел в серию (из-за чего получил прозвище «Солитер»), но стал прототипом броненосцев типа «Эран» — крупнейшей серии броненосцев Швеции.

Созданию «Солитера» предшествовала коренная переоценка значения и возможностей броненосных кораблей в шведском флоте. Когда в начале 1880-х гг. создавался проект броненосца «Свеа», о нем еще можно было говорить как о корабле компактном, но способном противостоять броненосцам вероятных противников. Однако в начале следующего десятилетия, когда завершалась постройка кораблей данной серии, водоизмещение броненосцев России и Германии перевалило за 10 тысяч тонн. Адекватно увеличивать размеры своих кораблей Швеция не могла. Препятствовала не только позиция парламента относительно объема военных расходов, но и возможности военных портов и сухих доков.

Опыт ежегодных маневров, в ходе которых в Швеции отрабатывалась как за-

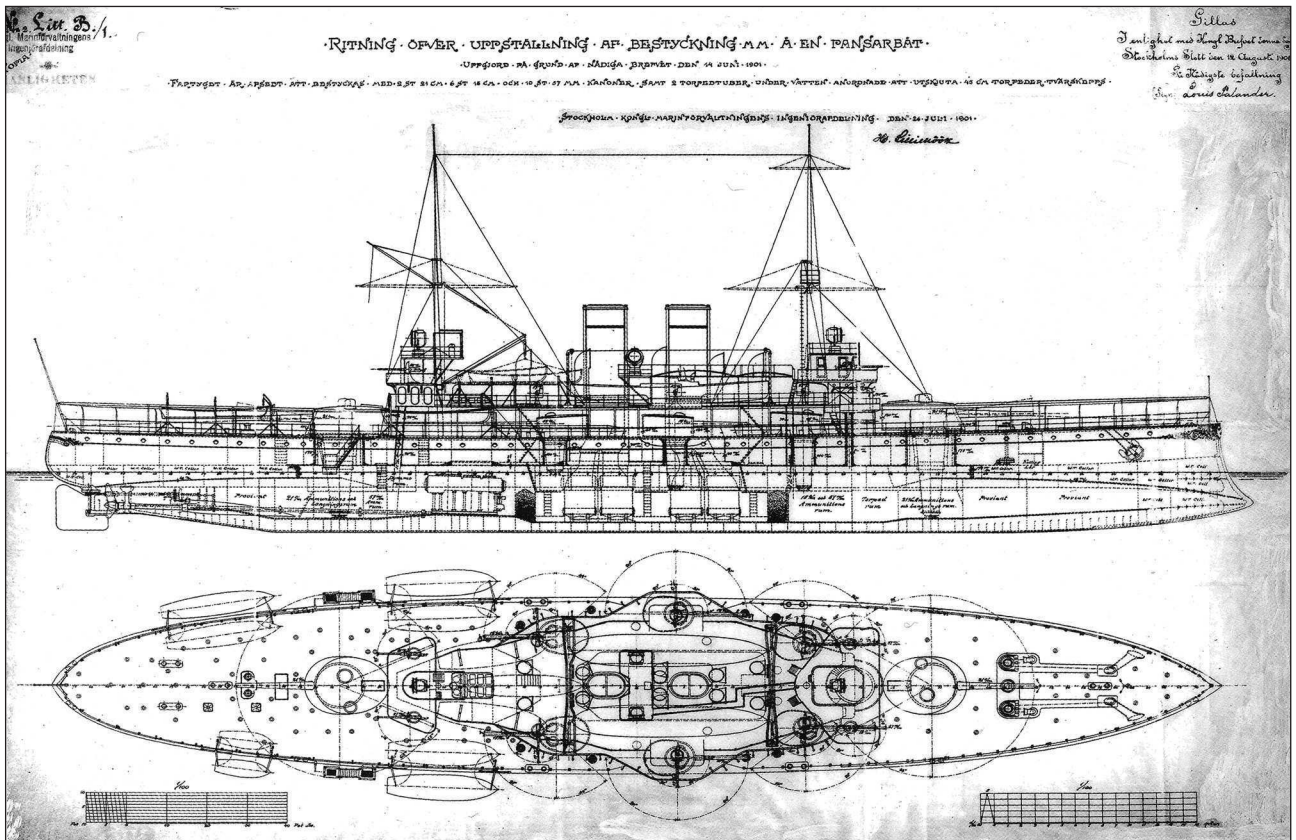
**Броненосец
«Дристигхетен»
в 1909 г.**

чита от десанта, так и подготовка к нему, однозначно показывал, что наибольшую эффективность имеют флотилии новых миноносцев, лидируемые минными крейсерами типа «Эрнен». Посему на броненосцы Соединенных королевств отныне возлагались задачи поддержки действия минных сил. Они должны были разогнать непосредственное охранение конвоя, состоящее из канонерских лодок или бронепалубных крейсеров, либо отвлечь на себя неприятельские броненосцы, явись они к «шапочному разбору».

Для характерных в новых условиях скоротечных столкновений на средних и малых дистанциях более подходящими считались скорострельные орудия среднего калибра, нежели принятая ранее комбинация 254-мм и 120-мм орудий. Тем более что после сражения при Ялу в военно-морских кругах широко распространилось мнение о кризисе крупнокалиберной артиллерии. Одновременно с проектированием «Дристигхетена» концерн «Буфорс» начал работы по созданию для него 210-мм и 152,4-мм орудий. В разгар работ Свенсон ушел в отставку, и проект

броненосца завершил его преемник на посту генерал-директора Ялмар Хуго Лиллихёк. Чертежи нового броненосца были одобрены 5 ноября 1897 г., а закладка состоялась в конце 1898 г. В строй «Дристигхетен» вошел в 1901 г.

Теперь Швеция и Норвегия имели по квартету новейших кораблей линии, однако до полного паритета было еще далеко. Принятая норвежским парламентом в 1900 году 25-летняя кораблестроительная программа предусматривала постройку уже 11 броненосцев. В этих условиях требовалось решить вопрос с броненосцами типа «Свеа», еще не старыми и находившимися в исправном состоянии, но имевшими совершенно устаревшее вооружение. В 1899 г. военное ведомство запросило Риксдаг о выделении средств на их модернизацию, особо указав, что о закладке новых кораблей и речи не идет. Ознакомившись с состоянием дел на флоте, парламент не только удовлетворил просьбу военных о модернизации броненосцев, но и 29 апреля 1899 г. выделил необходимые средства на закладку трёх новых броненосцев



Броненосец «Манлигхетен» (типа «Эрнен»). Копия подлинного чертежа