

СОДЕРЖАНИЕ

Крейсера Великой войны	4
Австро-Венгрия	8
Бразилия	24
Великобритания и доминионы	28
Германия	154
Греция	226
Италия	228
Китай	256
Перу	262
Португалия	264
Россия	268
США	304
Турция	342
Франция	346
Япония	402

Крейсера Великой войны

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

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

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

* * *

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

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



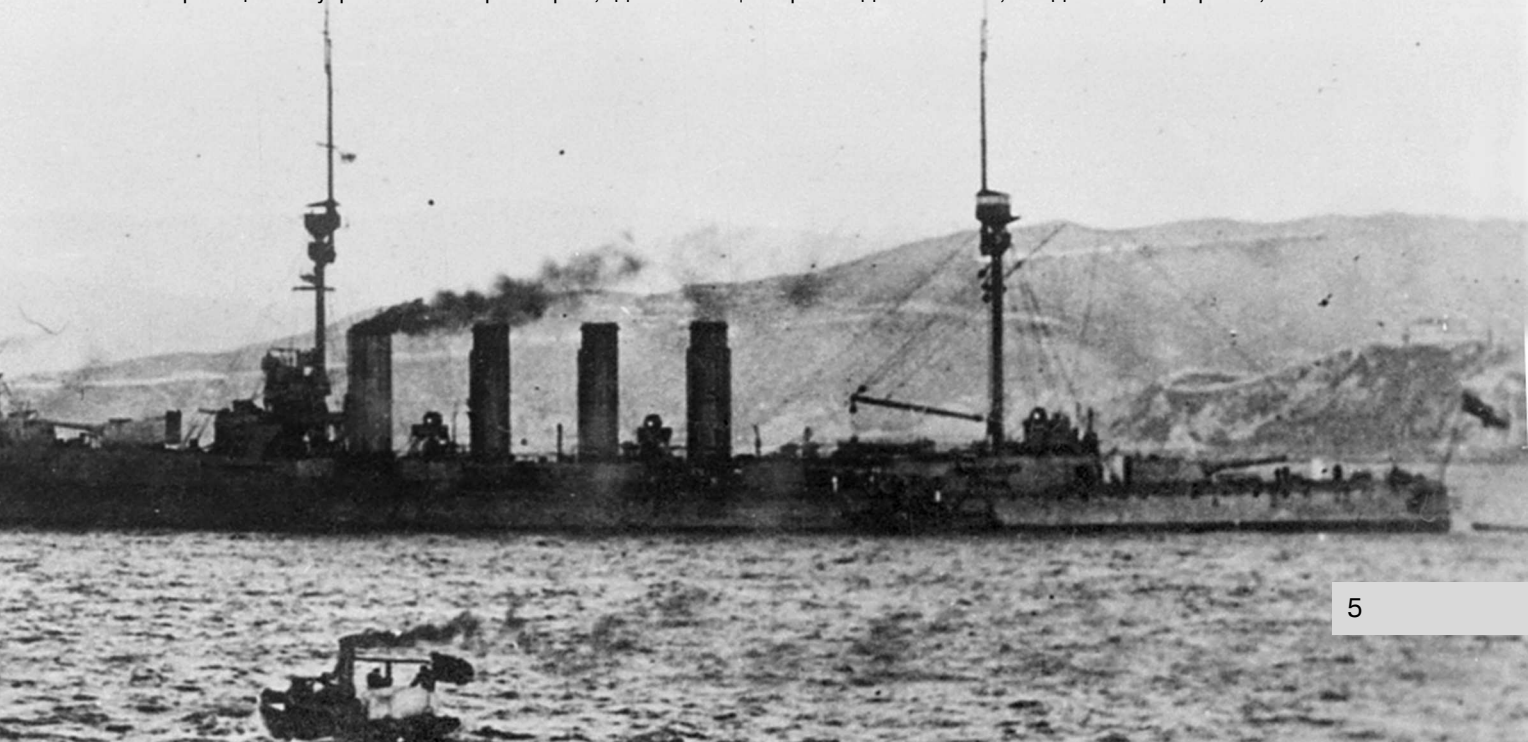
1871) и до Японо-китайской (1894—1895) войн. К концу этого периода в типе крейсер стали выделять корабли, различающиеся по водоизмещению в десять раз (от почти 15 000 т до кораблей в 1000 т, а то и меньшего водоизмещения) с самым разнообразным главным калибром (от тяжелых 280—240-мм орудий до легких 57—47-мм скорострелок), с различной скоростью хода (от уже тогда «черепашьих» и «жалких» 11—13 узлов до почти 22-узлового хода рекордсменов), численностью экипажа (тут то же отличия в 5—6 раз) и стоимости. Корабли этого типа могли нести броневой пояс солидной толщины, а могли не иметь никакой защиты. Кто-то имел броневую палубу, а кто-то композитный деревянный корпус на железном наборе. Одни из крейсеров по броневой защите, водоизмещению и огневой мощи приближались к типу броненосцев (становому хребту крупных флотов того времени), а другие «измельчали» до колониальных канонерских лодок (иногда по старинке называемых шлюпами).

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

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

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

Крейсера 1-го класса для эскадренного боя, часть из которых, в понимании автора, уже вышла за тип собственно КРЕЙСЕРА — от линии развития защищенного и скоростного «крейсера 1-го класса», броненосного крейсера, уже в середине 1890-х отошли корабли, «смыкавшаяся» с типом эскадренного броненосца. И именно от них концептуально произошел тип линейного крейсера — фактически быстроходного линейного корабля, оставшегося крейсером лишь в названии, но не применении в бою. Смещение идей, заложенных при проектировании британских «Центурионов», германского «Фюрста Бисмарка» и русских «Пересветов», с японскими (английской постройки) «Асамами» и их уже японским развитием («Цукуба», «Курама»), итальянскими «боевыми судами 2-го класса» (корабли типа «Амиральо ди Сан Бон», «Реджина Маргерита», и особен-



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

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

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

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

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

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

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



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

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

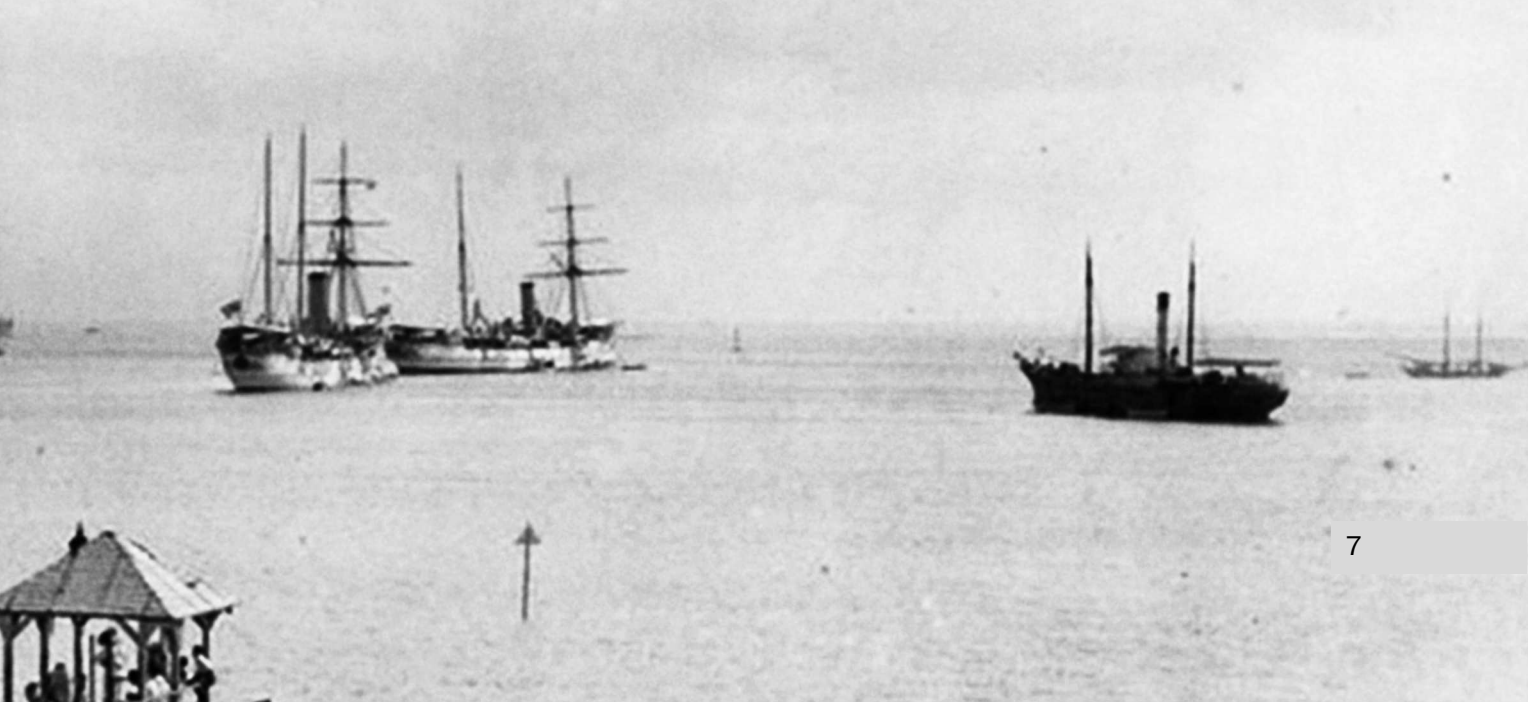
Примечания и предуведомления:

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

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

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



Австро-Венгрия

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

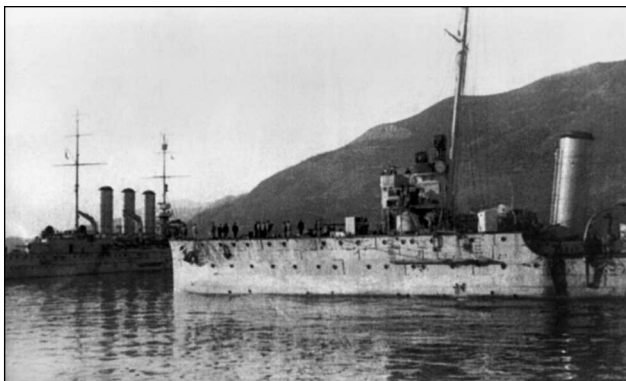
Имевшие славную боевую традицию военно-морские силы Австрийской империи, после преобразования в Императорские и Королевские военно-морские силы, вынуждены были буквально выгрызать финансирование, особенно на кораблестроение. Из-за того, что деньги на строительство новых кораблей выделялись с большим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

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

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

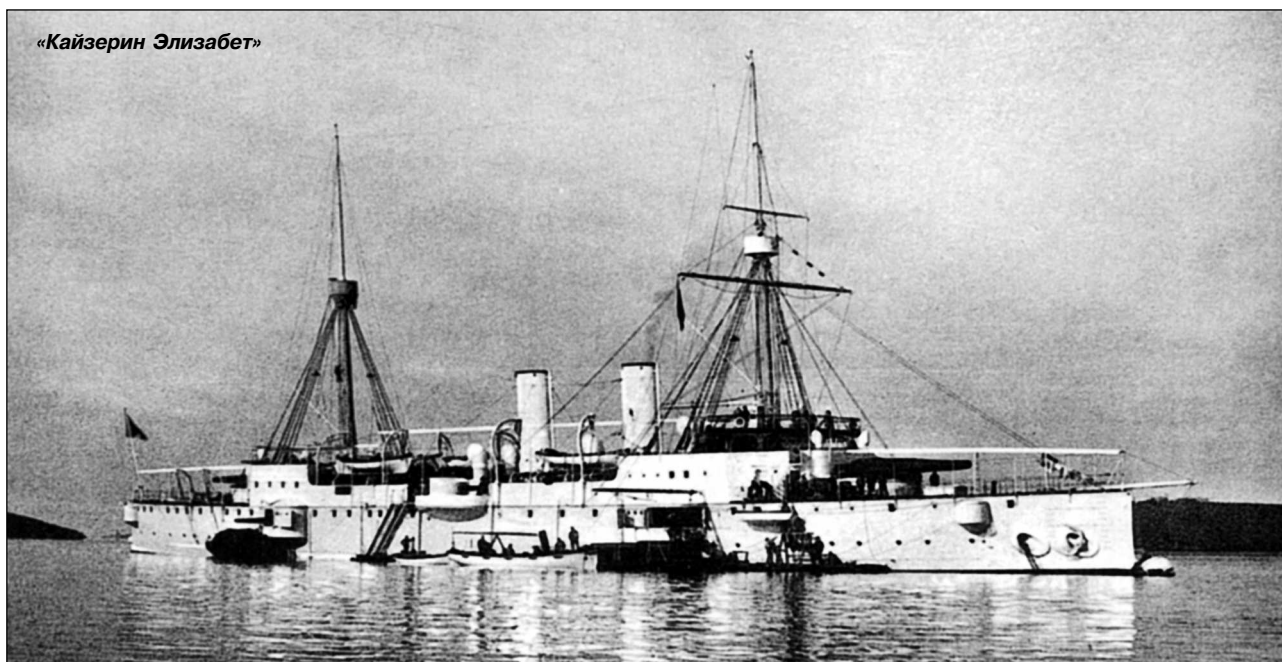
Но очень часто случается, что какие-либо недостатки становятся началом достоинств. Четко осознавая всю ограниченность своих ресурсов при необходимости иметь военно-морские силы, достаточные для контроля за Адриатическим морем и прикрытия «мягкого подбрюшья» империи — побережья вечно неспокойных Балкан,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

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



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

Бронепалубные крейсера 2-го класса типа «Кайзерин Элизабет»



«Кайзерин Элизабет»

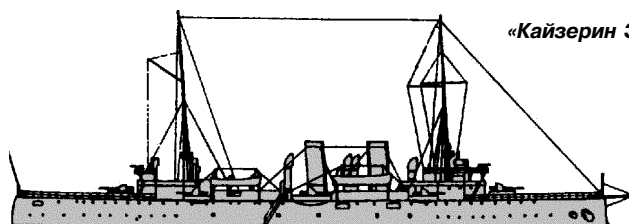
«Kaiser Franz Joseph I»	Stabilimento Tecnico	03.01.1888	18.05.1889	02.07.1890	исключен 1917
	Triestino, Триест				
«Kaiserin Elisabeth»	Верфь ВМФ, Пола	01.07.1888	25.09.1890	24.01.1892	затоплен 02.11.1914

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

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

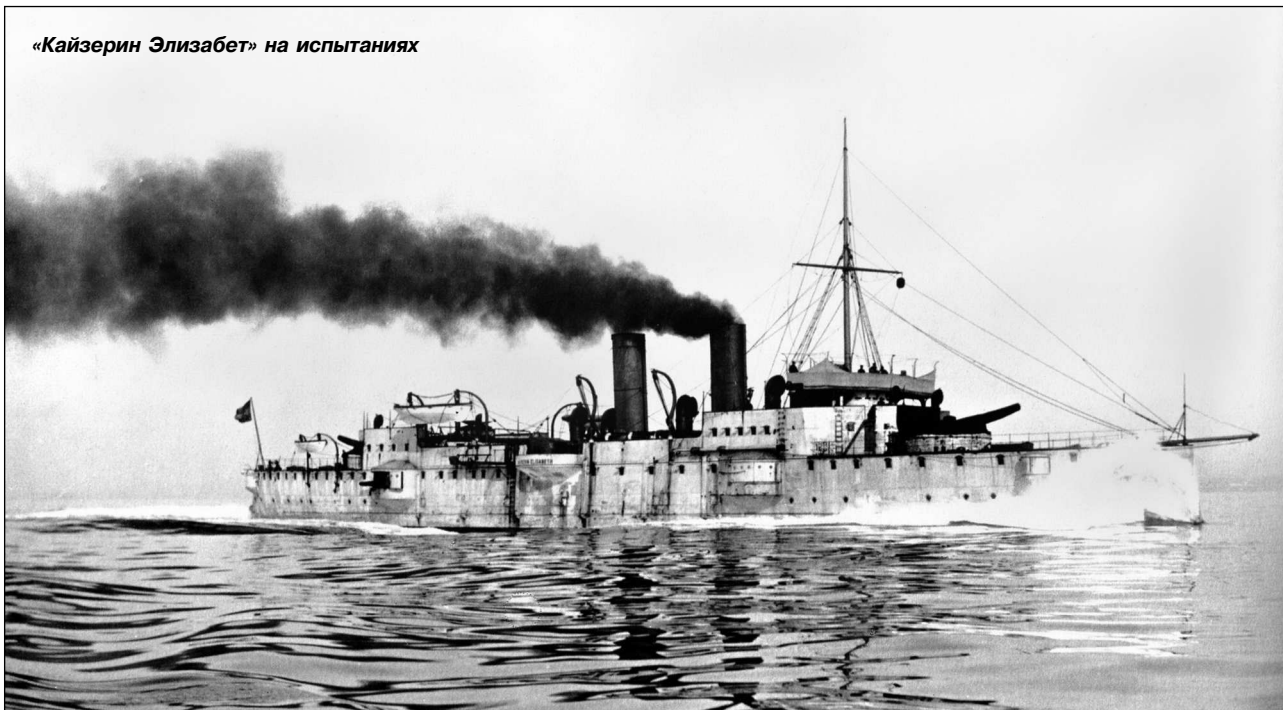
ниже уровня ватерлинии, и 57-мм скосов этой палубы, опускавшихся на 1,6 м ниже ватерлинии. Защиту борта обеспечивал коффердам высотой в 1,25 м, а непотопляемость — разделение корпуса более чем на 100 отсеков. Орудия главного калибра находились в 90-мм барбетах. На корабле имелась и боевая рубка с 50-мм

Водоизмещение:	нормальное — 3967 т, полное — 4494 т
Размеры:	97,7(по пп)/103,7x14,72x5,7—6,09 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 4 двойных огнетрубных котла, 8450 л.с., 709 т угля
Скорость:	19,17 узл (17—18 узл в 1914 г.)
Дальность плавания:	3200 (10) миль
Бронирование:	щиты орудий — 40—60 мм, палуба — 38 мм, скосы палубы — 57 мм, рубка — 51 мм
Вооружение:	2 x 1 — 149,1-мм/40, 6 x 1 — 149,1-мм/35, 14 x 1 — 47-мм, 4 x 1 — 400-мм ТА
Экипаж:	394 — 402 чел.



«Кайзерин Элизабет»

«Кайзерин Элизабет» на испытаниях



броней. Вооружение корабля напоминало обычные «эльзвикские крейсера» — пара 240-мм орудий в носу и корме, 6 150-мм пушек, четыре из которых в спонсонах под верхней палубой, 9 47-мм и 3 37-мм орудий. Статус торпедо-таранного корабля надо было поддерживать, так что корабль имел 4 400-мм торпедных аппарата, причем два из них находились в носовой оконечности для стрельбы вперед.

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

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

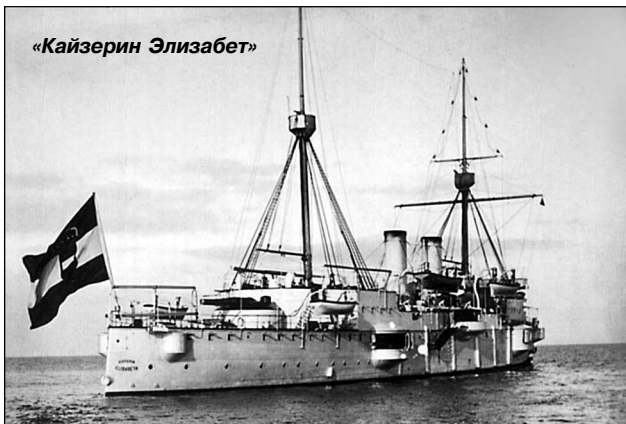
вычурных обводов, кроме небольшого подъема палубы к носовой и кормовой оконечностям, и небольшая надстройка в средней части корпуса с вырезами под спонсоны 150-мм орудий.

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

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

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

«Кайзерин Элизабет»



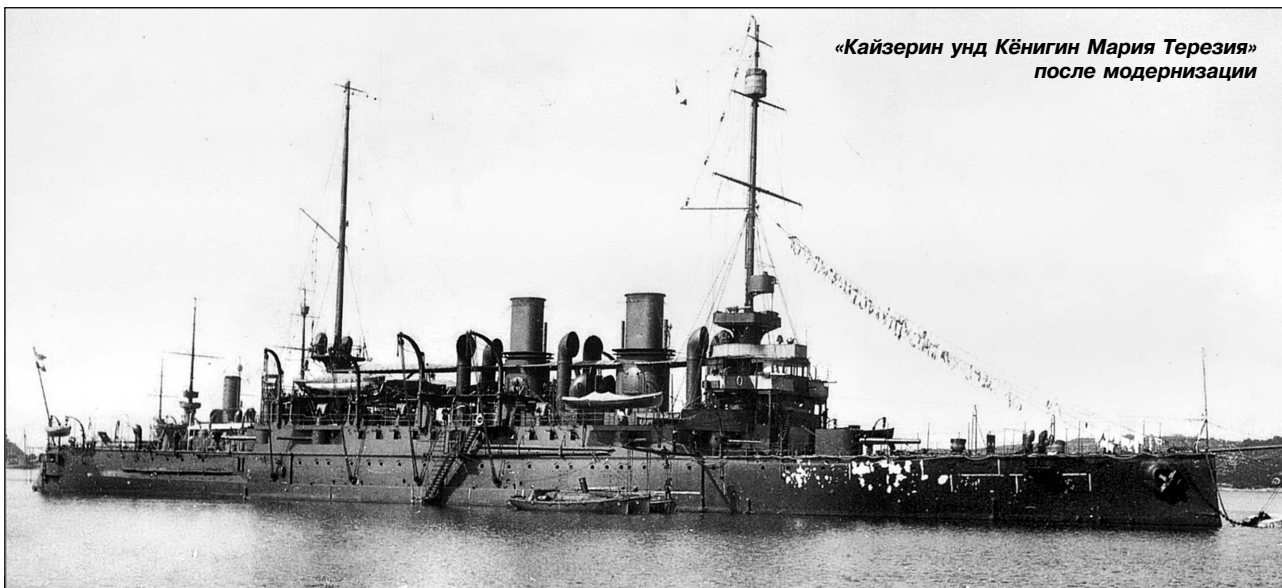
Судьба кораблей:

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

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

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

«Кайзерин унд Кёнигин Мария Терезия»
после модернизации



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

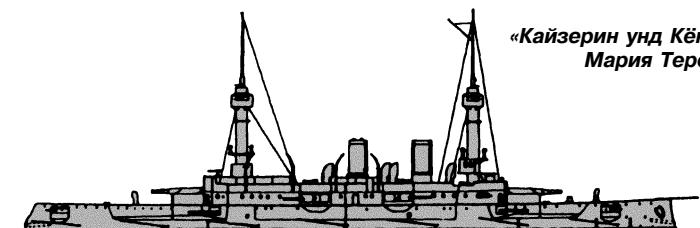
Корабли типа «Кайзерин Элизабет» были признаны настолько удачными, что на их основе тем же Йозефом Кухинкой был сконструирован несколько больший по водоизмещению, 5270 т нормального водоизмещения против 4060 т у предшественников, корабль со значительно усиленной защитой. Этот «торпедно-таранный корабль»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

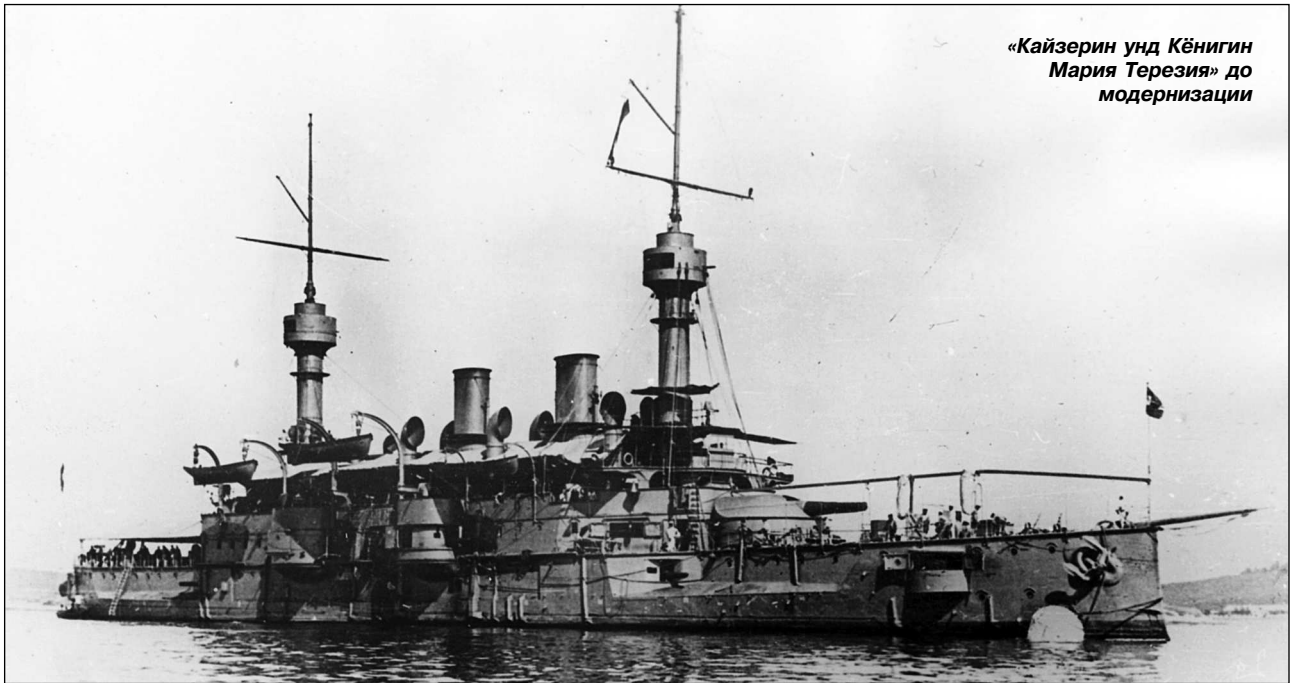
Главным отличием нового корабля от предшественников стало бортовое бронирование. Широкий, 2,9 м, из которых 1,3 м ниже ватерлинии, броневой пояс имел длину в 63 м и толщину в 100 мм, да еще на подкладке из двух 9-мм листов. Той же толщины были наклонные траверзы к барбетам и сами барветы 240-мм орудий.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

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

Водоизмещение:	нормальное — 5164 т, полное — 6026 т
Размеры:	111,67x16,26x6,13—6,81 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 6 огнетрубных котлов, 10300 л.с., 746 т угля
Скорость:	19,9 узл
Дальность плавания:	3500 (10) миль
Бронирование:	пояс — 100 мм, траверзы — 100 мм, башни — 40 мм, барветы — 100 мм, казематы — 80 мм, щиты орудий — 40 мм, палуба — 38 мм, скосы палубы — 57 мм, рубки носовая и кормовая — 50/20 мм
Вооружение:	2 x 1 — 190-мм/42, 6 x 1 — 149,1-мм/35, 12 x 1 — 47-мм/44, 2 x 1 — 47-мм/33, 2 x 1 — 37-мм/42, 4 пул., 4 x 1 — 457-мм ТА
Экипаж:	475 чел

«Кайзерин унд Кёнигин Мария Терезия»





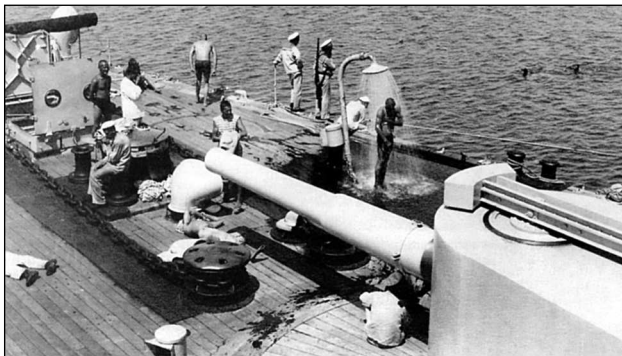
«Кайзерин унд Кёнигин Мария Терезия» до модернизации

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

Два 240-мм орудия главного калибра, установленные по одному в барбеты, имели, возможно впервые в мире, электрические приводы горизонтальной наводки. 8 150-мм скорострельных орудий располагались, на верхней палубе четыре и в казематах под ней тоже четыре. 47-мм пушки были представлены двумя системами — 12 3-фунтовых и 6 более легких, 2,5-фунтовых.

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

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



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



«Кайзерин унд Кёнигин Мария Терезия» в тропической окраске

перенесли на верхнюю палубу, уменьшив их заливаемость на волнении. Малокалиберное вооружение заменили на 14 3-фунтовых 47-мм пушек и установили 4 37-мм автомата Веккерса.

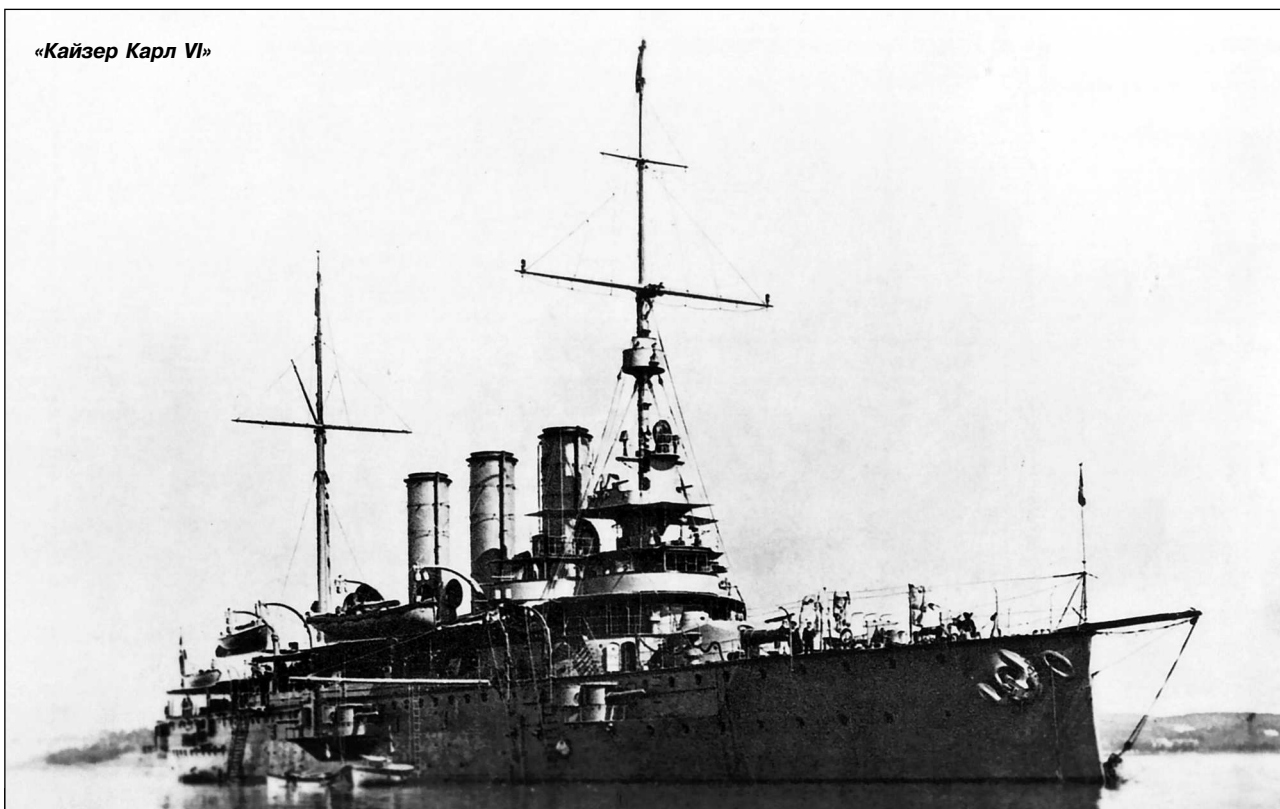
Довоенная карьера корабля была очень насыщенной. Во время Испано-американской войны крейсер находился на Кубе и во время сражения у Сантьяго-де-Куба даже был принят американцами за испанский крейсер. В 1900 году корабль принимал участие в подавлении «боксерского восстания», в 1912 году — защищал австрийские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

Судьба корабля:

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

Броненосный крейсер 1-го класса «Кайзер Карл VI»

«Кайзер Карл VI»



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

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

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

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

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

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



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

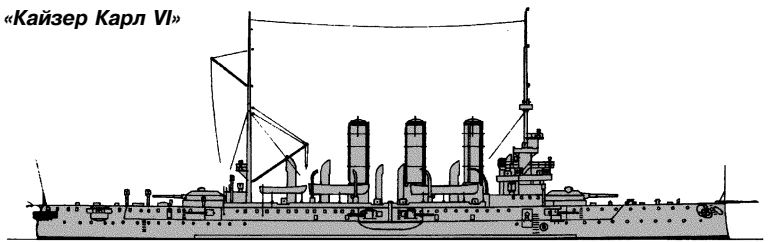
Удивляет весьма низкая цена, хотя это как раз характерно для Императорского и Королевского кораблестроения, австрийцы могли строить корабли дешево. Крейсер обошелся в 427 тысяч фунтов стерлингов, что дешевле, чем многие бронепалубные крейсера сравнимого водоизмещения.

На крейсере установили новые 240-мм орудия, а все 8 150-мм пушек разместились под верхней палубой, в разнесенных по длине корабля бронированных казематах. Также на корабле было 18х47-мм пушек и два пулемета, а минное вооружение сократилось до двух торпедных аппаратов.

Судьба корабля:

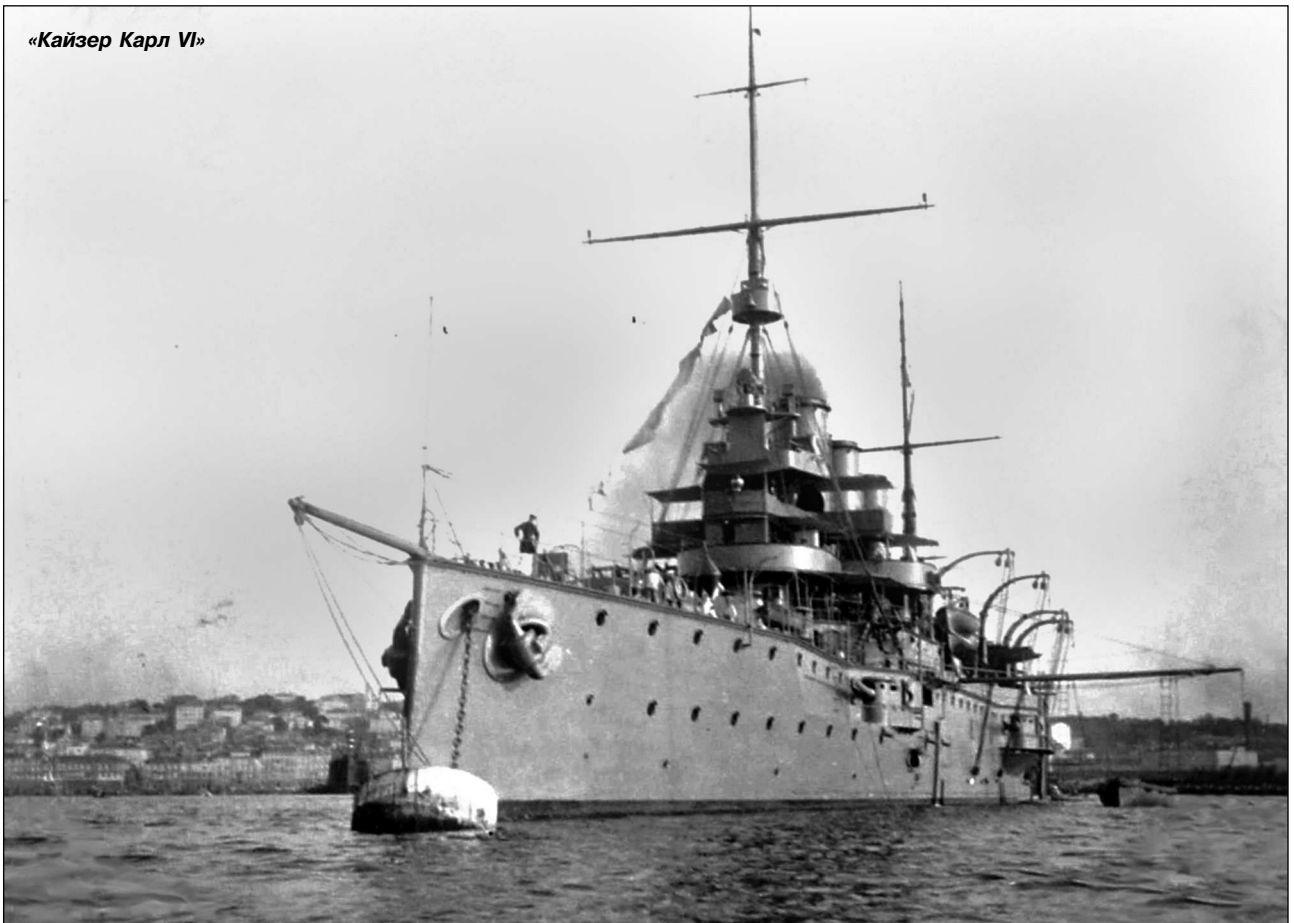
«Кайзер Карл VI» в 1914 г. неоднократно участвовал в бомбардировке артиллерийских позиций на горе Ловчен (Черногория). 2 февраля 1918 года на борту крейсера в Катарской бухте вспыхнул мятеж, подавленный через сутки. После марта 1918 года служил штабным кораблем. В 1920 году, по условиям мирного договора,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

«Кайзер Карл VI»



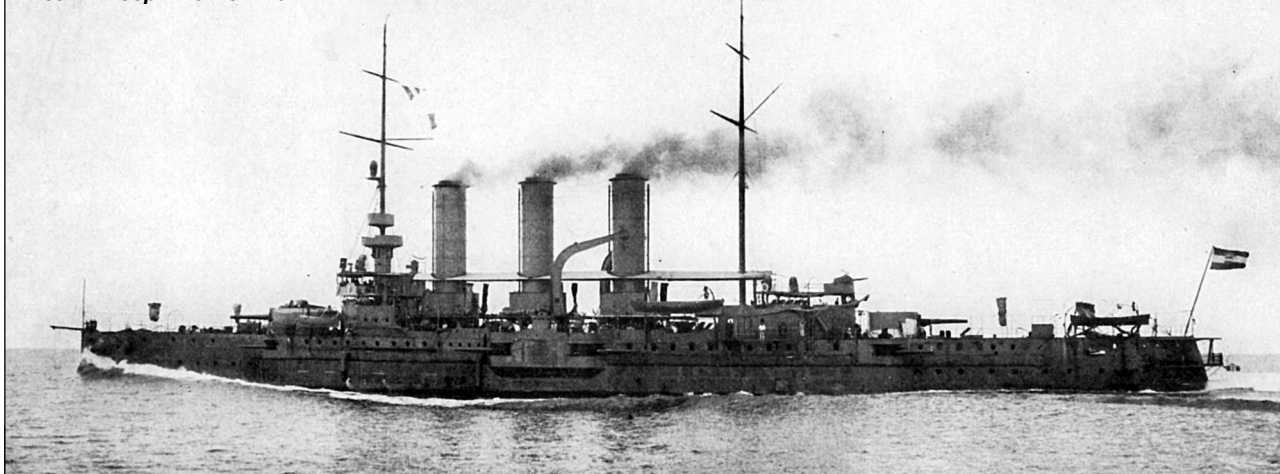
Водоизмещение:	нормальное — 6166 т, полное — 6864 т
Размеры:	119х17,3х6,26—6,75 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 18 котлов Бельвилля, 11 550 л.с., 820 т угля
Скорость:	20,83 узл
Дальность плавания:	3500 (10) миль
Бронирование:	пояс — 170—200 мм, траверзы — 170 мм, верхний пояс — 90 мм, башни — 200 мм, барбеты — 205 мм, казематы — 75 мм, щиты орудий — 40 мм, палуба — 32—38 мм, скосы палубы — 57 мм, рубка 200/100 мм.
Вооружение:	2 x 1 — 240-мм/42, 8 x 1 — 149,1-мм/40, 16 x 1 — 47-мм/44, 2 x 1 — 47-мм/33, 2 пул., 2 x 1 — 457-мм ТА
Экипаж:	535 — 570 чел.

«Кайзер Карл VI»



Броненосный крейсер 1-го класса «Санкт Георг»

«Санкт Георг» на испытаниях



«Sankt Georg» Верфь ВМФ, Пола 11.03.1901 08.02.1903 31.07.1905 исключен январь 1920

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

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

Оба орудия главного калибра корабля были размещены в носовой башне, а в корме стояла одноорудийная башня со 190-мм пушкой. В центральном каземате помещались еще четыре таких же орудия, а крайние казематы вооружались 4 152-мм пушками. К этому времени такое смешение из двух средних калибров могло служить недостатком при бое на дальних дистанциях, когда легко спутать, от какого снаряда, какого калибра вырос водяной столб на горизонте. В качестве противоминных орудий были установлено 9 66-мм пушек системы «Шкода», 6 47-мм и 2 37-мм. Количество и калибр торпедных аппаратов не изменились.

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

Водоизмещение:	нормальное — 7289 т, полное — 8070 т
Размеры:	124,3х19х6,83 м
Энергетическая установка:	2 ПМТР, 12 котлов Ярроу, 15 000 л.с., 1100 т угля
Скорость:	22 узл
Дальность плавания:	4500 (10) миль
Бронирование:	пояс — 165—210 (в носу — 90) мм, траверз — 200 мм, верхний пояс — 90 мм, башня ГК — 210/40 мм, башня СК — 135/40, барбетты до 210 мм, казематы — 135 мм, палуба — 36—45 мм, скосы палубы — 63 мм, рубка — 200/100 мм
Вооружение:	1 х 2 — 240-мм/42, 5 х 1 — 190-мм/42, 4 х 1 — 149,1-мм/40, 9х1 — 66-мм/45, 6 х 1 — 47-мм/44, 2 х 1 — 47-мм/33, 2 пул., 2 х 1 — 457-мм ТА
Экипаж:	630 чел.

«Санкт Георг»

