

ББК 68  
А 79

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника А.Заикина

**Арбузов В.В.**

**А 79** Черноморские броненосцы типа «Екатерина II» — М.: Яуза: ЭКС-МО: 2015. — 96 с.: ил.

**ISBN 978-5-699-83911-7**

Эти броненосцы стали символом возрождения Черноморского флота после поражения в Крымской войне. Эти великолепные корабли с 406-мм броневым поясом и 305-мм казнозарядной артиллерией главного калибра, не уступавшие лучшим британским и французским линкорам, кардинально изменили соотношение сил на Черном море. В случае новой войны с Англией и Турцией именно эта четверка эскадренных броненосцев — «Екатерина II», «Чесма», «Синоп», «Георгий Победоносец» — должна была стать не только несокрушимым «щитом» Севастополя и Крыма, но и «тараном» для прорыва через Босфор и захвата «ключа к Царьграду».

Какая роль отводилась черноморским броненосцам в этом морском десанте и освобождении Константинополя, овладев которым *«Россия выполнит одну из своих исторических задач, станет хозяином Балканского полуострова, будет держать под постоянным ударом Англию, и ей ничего не будет угрожать со стороны Черного моря»*? Удалось ли русским инженерам взять лучшее от ведущих кораблестроительных школ (как тогда говорили: *«французские броненосцы создаются для моря, а британские — для боя»*)? И знаете ли вы, что последний из черноморских броненосцев «Георгий Победоносец» участвовал в отражении налета германо-турецкого линейного крейсера «Гебен» на Севастополь 29 октября 1914 года, был штабным кораблем адмирала Колчака, а после революции даже стал флагманом флота, пережил первую «украинизацию» и немецкую интервенцию, ушел из Крыма вместе с войсками генерала Врангеля и завершил свою одиссею в тунисском порту Бизерта?

Эта книга восстанавливает полную историю создания, службы и боевого применения всех броненосцев типа «Екатерина II». Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей, схем и фотографий.

**УДК 355/359**  
**ББК 68**

ISBN 978-5-699-83911-7

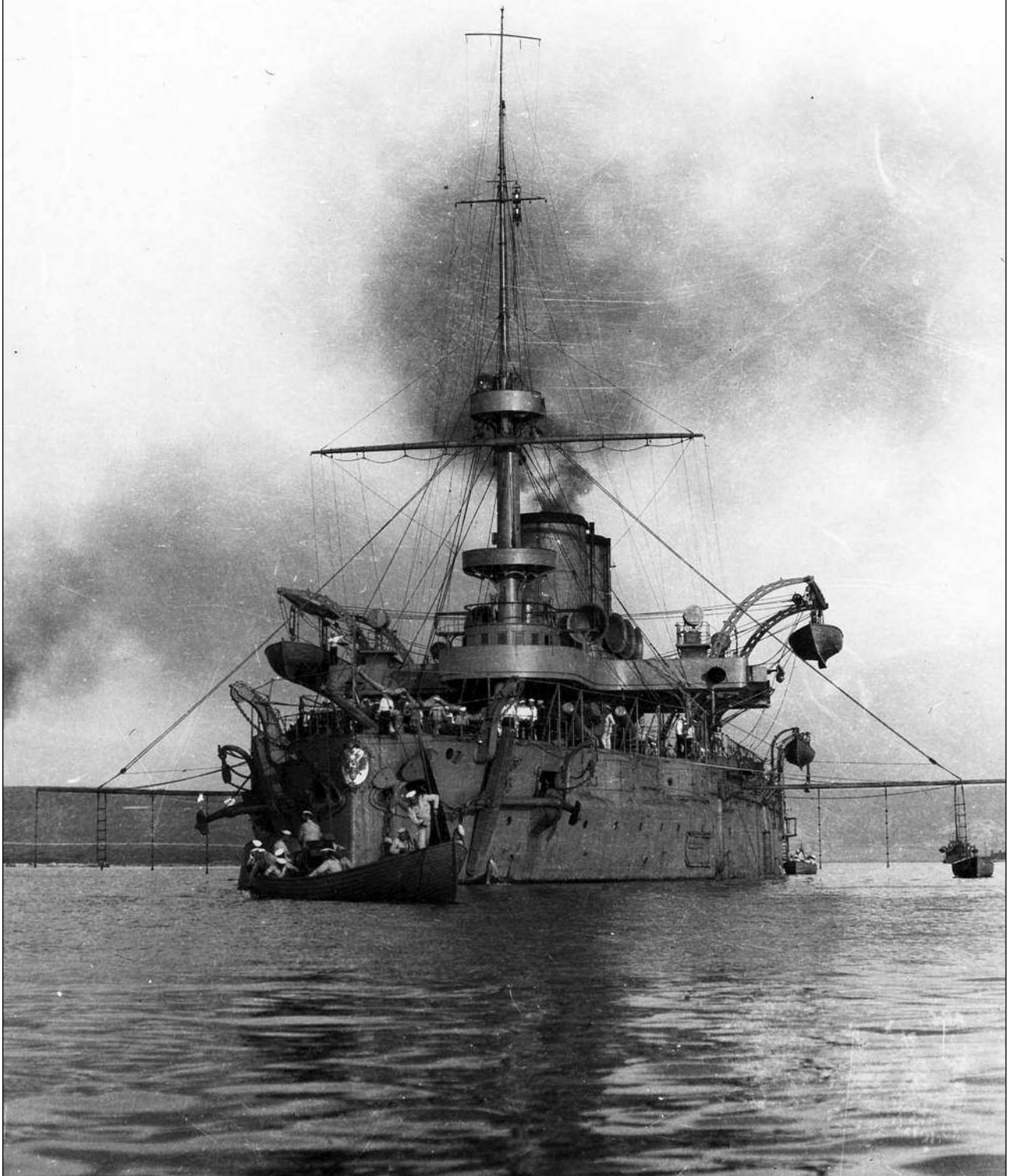
© Арбузов В.В., 2015  
© ООО «Издательство «Яуза», 2015  
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2015

# СОДЕРЖАНИЕ

---

<b>ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ</b> .....	<b>5</b>
Тяжесть поражения .....	5
Турция строит броненосцы .....	5
«Поповки» – первые черноморские броненосцы и «Горчаковские циркуляры» .....	7
Уроки войны 1877-1878 гг. ....	8
Судостроение и технический прогресс .....	9
Александрия, 1882 г. ....	13
Морской технический комитет выбирает .....	15
Проектирование броненосного корабля для Черного моря .....	16
<b>ПОСТРОЙКА</b> .....	<b>19</b>
«Екатерина II» - первый броненосец программы .....	19
«Чесму» и «Синоп» строит РОПиТ .....	22
«Георгий Победоносец» - последний корабль серии .....	26
<b>ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ</b> .....	<b>29</b>
<b>ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ</b> .....	<b>41</b>
Броненосцы вступают в строй .....	41
Кампания 1890 г. ....	42
«Боевые силы черноморского флота можно признать достаточными» .....	48
Проливы .....	58
«Рано утром флот отправится напролом» .....	60
Десантные операции в Крыму .....	64
Перевооружения, которые не состоялись .....	68
Исключенные суда № 3 и № 4 .....	72
«Синоп» и «Георгий» продолжают плавание .....	76
Эпилог .....	85
Оценка проекта (от редакции) .....	86
Приложения .....	88
Литература и источники .....	95

**Эскадренный броненосец «Синоп»  
на рейде Севастополя, 1909 г.**



# ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

## Тяжесть поражения

Поражение в Крымской войне 1853-1856 гг. нанесло сильнейший удар по престижу России в мировой политике. Итогом этого явился собранный 25 февраля 1856 г. в Париже специальный конгресс, на котором Россия заключила мирный договор с коалицией стран: Англией, Францией, Турцией, Австрией и Королевством Сардиния.

Большие потери в Крыму союзников и последующие их разногласия помогли нашим дипломатам несколько смягчить условия договора, вошедшего в историю как «Парижский трактат 1856 г.». При умелом ведении переговоров русские дипломаты добились некоторых уступок.

И все же условия договора были тяжелы. На Балтике России запрещалось укреплять Аландские острова, ей пришлось уступить почти все права на участие в управлении на Балканах и отдать Турции крепость Карс на Кавказе. Но особенно тяжелым был нейтралитет Черного моря, которое стало закрытым для военных кораблей всех стран, включая и Россию. Кроме этого, России и Турции запрещалось строить крепости на черноморском побережье.

Условия Парижского трактата запрещали и проход военных кораблей через стратегически важные проливы Босфор и Дарданеллы. Россию и Турцию полностью уравнили в правах на «обладание» Черным морем. Им разрешалось иметь только по шесть вооруженных пароходов водоизмещением не более 800 т и по четыре сторожевых судна по 200 т.

Обсуждая договор, глава английской делегации лорд Каларендон попытался вынудить Россию разрушить и Николаевские верфи, но, встретив твердое сопротивление руководителя делегации от России графа А.Ф. Орлова, уступил. В целом Англия осталась довольна плодами своей победы, хотя отношения между ней и Россией остались традиционно напряженными. Напряженными остались отношения между Россией и Турцией.

Спустя шесть лет, в начале 60-х годов, в судостроении произошел поистине революционный переворот, флоты Европы и Америки начали пополняться паровыми броненосными кораблями. Россия же, на которую, по словам одного из дипломатов, «были наложены оковы», приступила только к созданию оборонительного флота на Балтике.

## Турция строит броненосцы

В Турции всегда гордились умением верховой езды, и у нее была отличная кавалерия. Но длительное пребывание в море для турок было чуждо. История турецкого флота начинается со времен правителя Магомета Фитиха (XV в.). Он первый построил небольшую флотилию, которая при следующем правителе Баязете II уже представляла внушительную силу.

Апогея своей славы турецкий флот достиг при султানে Сулеймане II. Но после поражения в 1571 г. при Лепанто и потери около 280 судов Турция утратила всю свою былую мощь. Однако после этого поражения визирь Махмет Соколи вновь приступил к строительству флота, заняв своим подданным, что «этой потере не стоит придавать большого значения. Порта настолько велика и богата, что сможет выстроить новый флот с якорями из чистого серебра и шелковыми парусами и такелажем».

Тем не менее развитие турецкого флота замедлилось, и генуэзцы, венецианцы, а затем и Россия обогнали его по численности кораблей.

В 1770 г. произошло Чесменское сражение, завершившееся громадными потерями для турецкого флота. Турции опять пришлось заново создавать свой флот. Спустя десять лет он был построен и по численности не уступал некоторым европейским державам.

В XIX веке Турция на море терпит одно поражение за другим. Первое было в 1827 г., когда соединенная англо-франко-русская эскадра под командой английского адмирала Кадрингтона одержала победу при Наварине, уничтожив 55 из 82 участвовавших в битве турецких кораблей.

Второе произошло в 1839 г. из-за измены Капудан-паши Ахмед-Фейза, который бросил охраняемый порт

у Дарданелл и с 8 линейными кораблями и 11 фрегатами скрылся в Александрийском заливе. Все эти корабли захватили египтяне.

Третье поражение было у Синопа. В 1853 г. русским флотом была уничтожена турецкая эскадра из 15 кораблей. Только один фрегат «Низамие» героически погиб, взорванный командой.

После Крымской войны турецкий флот во время правления Абдул-Меджида вновь пришел в упадок. Однако его наследник Абдул-Азиз, получив власть, заинтересовался развитием морских сил в своей стране, ведь согласно Парижскому договору Турция все же могла иметь флот в Мраморном и Средиземном морях.

Абдул-Азиз, наняв в Англии кораблестроителей и офицеров для обучения моряков, приступил к созданию уже броненосного флота, и все то, что Турция имела в последующие тридцать лет, было создано благодаря усилиям этого энергичного правителя.

Первыми по его заказу во Франции в 1864 и 1865 годах спустили на воду четыре однотипных броненосных корвета типа «Азизие». Их корпуса были железными, делились на семь отсеков и защищались броней на всем протяжении по ватерлинии. При внушительном для того времени водоизмещении 6400 т их вооружили мощной артиллерией, которая состояла из орудий Круппа. Имея по одной горизонтальной машине и одному винту, они развивали скорость 12,5 узла, а корветское вооружение делало их хорошими ходоками под парусами.

В 1865 г. в Англии спустили два монитора. «Мендухие» и «Фетх-уль-Ислам» водоизмещением по 335 т.



*Константинополь, вид на бухту Золотой Рог с броненосцами турецкого флота*

Мониторы вооружили двумя 178-мм орудиями, расположив их в одной башне под защитой 76-мм брони. Затем, в 1868–1869 годах, для Турции на воду спустили наибольшее число броненосцев. В Англии на воду сошли «Авни-Аллах» и «Муини-Заффер» по 2400 т каждый. Эти двухвинтовые корветы не имели двойного дна. Броня защищала корпус по всей ватерлинии и каземат, имевший в плане четыре восьмиугольных выступа. В каждом выступе имелось по два орудийных порта, смотревших в нос и корму. Четыре 229-мм орудия Армстронга – их основное вооружение – могли переставляться с борта на борт, что позволяло всегда иметь в бортовом залпе всю артиллерию. Оба корвета имели тараны.

Затем во Франции на воду сошли три броненосца типа «Асар-и Шевкет». Они имели водоизмещение по 4687 т и традиционную защиту борта по всей длине. В центре корпуса находился каземат с 152-мм броней и 250-фунтовыми дульнозарядными орудиями Армстронга. Все три имели по одной машине и корветское парусное вооружение.

В 1868 г. флот Турции пополнился двухбашенным монитором «Хивзи-Рахман» в 2540 т. Его корпус имел одно дно, а башни поворачивались только вручную, на что всегда требовалось не менее 40 человек, а это заметно снижало его боевые качества. Борт монитора защищала 114-мм, а башни – 127-мм броня. Следующий корвет «Фетхи Буленд» в 2806 т спустили в Англии в 1870 г. Будучи одновинтовым, этот броненосец имел корветское парусное вооружение. На нем находилось четыре 250-фунтовых дульнозарядных и четыре 120-мм казнозарядных орудия. Одновременно в Италии начали строительство корвета «Иджлалие». На воду его спустили в 1871 г. Особенностью этого корабля явилось отсутствие брони в оконечностях и наличие перед грот-мачтой неподвижной башни с одним 177-мм орудием. На нем установили одну машину, работавшую на два винта.

В 1873 г. в Константинополе (Стамбул) состоялся спуск «Мукадем-Хаира» – однотипного с построенным ранее в Англии «Фетхи Булендом». Он стал первым бро-



*Турецкий рангоутный броненосец «Асар-и Тевфик»*

еносцем турецкой постройки. Механизмы для него также изготовили в Константинополе.

В 1874 г. в Англии спустили еще один корабль для Турции. Это был «Мессудие» – самый большой броненосец флота. Имея водоизмещение 9120 т, броню борта 305 мм, каземата – 254 мм, он нес 12 410-фунтовых и 13 150-мм орудий. Его корпус набирался по самой совершенной продольной (бракетной) системе. Кроме вышеупомянутых орудий, на верхней палубе установили еще три 150-мм крупновских орудия (одно ретирадное и два погонных).

Последним броненосцем, построенным до русско-турецкой войны 1877–1878 гг., стал монитор «Хизбер», спущенный в 1875 г. При водоизмещении 404 т он имел два дульнозарядных орудия в одной башне.

## «Поповки» – первые черноморские броненосцы и «Горчакова циркуляры»

После Крымской войны в России строительство броненосцев велось только на Балтике, где в Петербурге заводы достигли больших успехов. Совсем другим было положение на юге империи.

Неукоснительно соблюдавшийся Парижский договор позволял иметь на Черном море лишь несколько сторожевых судов. В 1869 г. в России заговорили о возможности строительства броненосцев для Черного моря в противовес неуклонно растущей мощи турецкого флота. Особенно настойчиво этого требовало Военное ведомство, которое в целях обороны побережья поставило перед Морским ведомством вопрос «...о более точных соображениях для безотлагательной постройки на юге России броненосных судов».

Для решения проблемы состоялось совещание трех министров: военного, морского и финансов, под председательством генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича.

Ознакомившись с заключением совещания, 19 января 1870 г. император Александр II приказал начать подготовку к строительству четырех броненосцев для защиты совместно с береговыми батареями побережья с расчетом на их плавание в Керченском заливе и Днепровско-Бугском лимане. Военное ведомство, отвечавшее за оборону побережья, и определило техническое задание на проектирование черноморских кораблей береговой обороны.

Основное условие заключалось в том, чтобы осадка новых кораблей не превышала 4,3 м, а толщина брони была «...более, чем на существующих самых грозных иностранных броненосцах». Кроме того, на них предусматривалась и установка орудий более мощных, чем бывшие тогда на вооружении крепостей (не менее 280 мм).

Эти условия, как оказалось позже при рассмотрении в МТК, не могли быть выполнены ни на одном из существовавших тогда типов кораблей. Отвечать всем требованиям могло лишь судно оригинальной конструкции, которую и предложил председатель кораблестроительного отделения МТК контр-адмирал А.А. Попов. Он создал проект корабля, имевшего в плане круглый корпус. Только «поповки», как окрестили позже корабли подобной формы, удовлетворяли всем

В итоге в течение одиннадцати лет Турция построила броненосный флот, состоявший из 18 кораблей, на вооружении которых находилось чуть более 100 тяжелых орудий. В основном это были фрегаты и корветы с артиллерией в казематах, с корветским парусным вооружением и броневым поясом по всей ватерлинии. Все корабли, за исключением одного, строились за границей.

В 1876 г., за год до начала войны с Россией, в бухте Золотой Рог стояла вся турецкая броненосная эскадра. Часть же неброненосных кораблей крейсировала в Красном море и Персидском заливе. А один турецкий корабль, неброненосный корвет «Эртогрул», ушел в 1877 г. даже к берегам Японии.

Турецкий флот достиг своего очередного расцвета.

трем вышеуказанным требованиям. Бесчисленные сомнения скептиков рассеялись после ряда опытов, проведенных с круглыми моделями диаметром 3,7 и 7,3 м, которые показали, что они смогут иметь должную скорость и подобную мониторам мореходность.

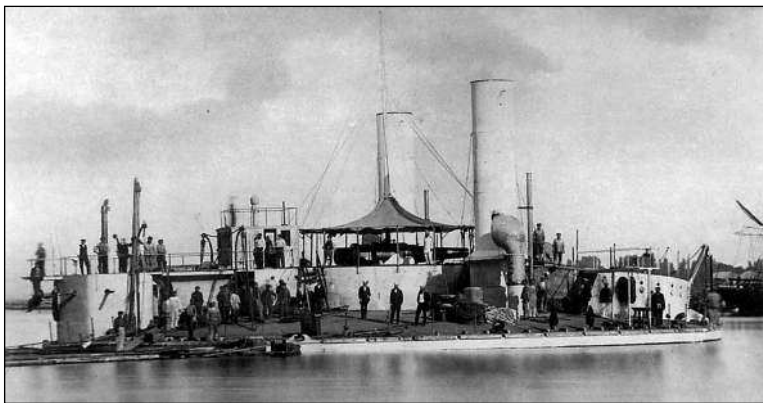
После утверждения Александром II этих кораблей к постройке в МТК в октябре 1870 г. приступили к составлению чертежей круглых броненосцев с диаметром корпуса в сто футов (30,4 м). Подобные размеры позволили разместить в центре два 280-мм орудия, защитить по окружности борт 305-мм плитами и иметь при этом осадку всего 3,7 м.

А в это время события на политической сцене развивались весьма быстро. В сентябре 1870 г. Франция потерпела сокрушительное поражение от Пруссии. Вторая Французская империя рухнула. Это создало благоприятную обстановку на дипломатическом фронте, и канцлер князь А.М. Горчаков, умело воспользовавшись противоречиями между европейскими державами, в октябре 1870 г. разослал странам-участникам Парижского конгресса 1856 г. послания, в которых извещал, что «Россия более не считает себя связанной постановлениями Парижского трактата». Письма также разослали во все страны Европы, и они вошли в историю дипломатии как «Горчакова циркуляры». Эти послания вызвали, как и ожидалось, сильное противодействие со стороны Англии. По просьбе канцлера Германии О. Бисмарка, выступившего в роли посредника, в январе 1871 г. в Лондоне созвали совещание, где, после долгих дебатов, его участники 13 марта подписали конвенцию, разрешавшую России без ограничений иметь в Черном море военный флот.

При этом Запад в очередной раз подтвердил свои условия о закрытых для боевых кораблей черноморских проливах. Исключение составили



Канцлер князь  
А.М.Горчаков



**Броненосец береговой обороны  
«Новгород», 1874 г.**

достроительных заводов, способных изготовить все составные части корпусов и механизмов для этих кораблей.

Это оказалось решающим в выборе места строительства первого броненосца – его корпус торжественно заложили в декабре 1871 г. в Петербурге в Новом Адмиралтействе. Спустя год все составные части корпуса после сборки в мастерских разобрали и отправили по железной дороге в Николаев. Туда же морем отправили и механизмы. В марте 1872 г. в Нико-

лаеве корабль, получивший имя «Новгород», заложили второй раз и через год, 21 мая 1873 г., спустили на воду. В августе «Новгород» перевели в Севастополь.

На переходе броненосец легко, даже при четырехбалльном волнении, шел 6,5-узловой скоростью. Окончательно корабль достроили через год. В августе 1873 г. начали строительство и второй «поповки». На новом корабле калибр артиллерии увеличили до 305 мм, толщину брони с подкладкой до 406 мм. Усилили и палубную защиту, которая теперь состояла из трех слоев железных листов суммарной толщиной 70 мм. Увеличение диаметра корпуса повлекло за собой возрастание водоизмещения до 3550 т и увеличение осадки на 0,3 м.

Строительство корабля, получившего 9 октября 1872 г. новое имя «Вице-адмирал Попов» (до этого он назывался «Киев»), полностью производилось в Николаеве. Спустили броненосец в сентябре 1875 г., и после достройки в Севастополе он в 1876 г. вступил в строй.

В начавшейся в 1877 г. русско-турецкой войне, не участвуя в боевых действиях, «поповки» выступали лишь в качестве сдерживающего фактора.

В начавшейся в 1877 г. русско-турецкой войне, не участвуя в боевых действиях, «поповки» выступали лишь в качестве сдерживающего фактора.

Потерпев сокрушительное поражение, Турция в январе 1878 г. обратилась к России с просьбой о перемирии. 19 февраля 1878 г. в г. Сан-Стефано (Ени-елькей), близ Константинополя, граф Н.П. Игнатьев и дипломат А.И. Нелидов со стороны России и Саадвет-паша с Сафул-беем с турецкой стороны подписали мирный договор. Россия вновь получила права на участие в управлении на Балканах, сильно укрепив тем самым свое влияние.

Война наглядно подтвердила, что двух броненосцев береговой обороны для Черного моря явно недостаточно. Основная стратегическая задача – овладение Босфором без участия флота – считалась уже неразрешимой.

В период с 1877 по 1881 г. в развитии зарубежных флотов произошли заметные изменения. Если в 1870 г. Балтийский флот России был слабее только флотов



**Броненосец береговой обороны  
«Вице-адмирал Попов»**

## Уроки войны 1877–1878 гг.

Летом 1875 г. на Балканах, в Боснии и Герцеговине, вспыхнуло восстание против турецкого ига. Восстание встретило поддержку всех славянских народов. Со всей России на Балканы начали прибывать добровольцы. Многие офицеры армии и флота оставляли службу для того, чтобы уехать на помощь братским славянским народам.

В апреле 1876 г. восстание охватило и Болгарию. Но оно было жестоко подавлено.

На Балтике для демонстрации силы и давления на Турцию к походу в Средиземное море начали готовить броненосную эскадру. Но это не подействовало, и 12 апреля 1877 г. после отклонения Турцией ультиматума о прекращении боевых действий в Черногории Россия объявила войну, которая завершилась победоносно. Русская армия вплотную подошла к Константинополю.



Англии и Франции, но сильнее флотов ближайших соседей, то спустя десять лет это кардинально изменилось. Все бывшие второстепенные морские державы усилили свои позиции на море. Италия довела численность корабельного состава до третьего места в мире, которое долгое время принадлежало России.

На Балтике Германия строила первоклассные верфи в Киле и Вильгельмсгафене и имела к тому времени 18 броненосцев, большей частью береговой обороны. В стратегическом отношении трудности для России заключались в том, что оба ее флота не могли действовать объединившись. Кроме того, часть средств, отпущенных Морскому министерству, требовалось затратить на реконструкцию черноморских портов, которые находились в плачевном состоянии, и на устранение последствий прошедшей войны.

26 апреля 1881 г. управляющий Морским министерством контр-адмирал А.А. Пещуров подал великому князю Алексею Александровичу докладную записку, в которой перечислялись меры, необходимые для усиления флота. Ее текст затем размножили в типографии Морского министерства, и через некоторое время с ней ознакомились все высшие чины Государственного совета – главного законодательного органа империи.

В итоге 21 августа 1881 г. собрали «особое совещание» под председательством Алексея Александровича, которое постановило:

1. В общеполитических интересах Россия имеет на первом плане заботу о создании морских сил на Черном море, а затем уже и на других флотах.

2. В Черном море создать броненосный флот, который бы имел безусловные преимущества над турецким, и транспортный флот, который был бы в состоянии взять на борт до 30 000 человек.

Другие пункты постановления говорили о необходимости «увеличения по мере возможности флотов и на других флотах».

Более детально план, корабельный состав и условия финансирования обсудили на состоявшихся в ноябре и декабре четырех совещаниях с участием министров: морского, военного и финансов.

Окончательно комиссия определила построить для Черного моря 8 первоклассных броненосцев по 8500 т, с машинами по 6000 л.с., два посыльных судна и 20 ми-

ноносцев. Для Балтики планировалось построить 16 броненосцев, 13 крейсеров и 11 канонерских лодок. Не оставили без внимания и второстепенные театры: для Сибирской флотилии и Владивостока решили строить 10 канонерских лодок и 4 транспорта.

Для осуществления этих планов обязали Министерство финансов в течение 20 последующих лет выделить 242 360 160 рублей. Из них на Черноморский флот приходилось 67 238 160 рублей, или 27,7%.

За усиленное строительство Черноморского флота выступали известные адмиралы члены Государственного совета С.С. Лисовский и Г.И. Бутаков, считавшие, что его сила должна быть минимум равна силе турецкого флота. «Россия не должна играть на море той слабой роли, как в последнюю русско-турецкую войну», – говорилось в решении совещания.

План усиления флота получил затем название «Двадцатилетней программы усиления Русского флота», завершение которой намечалось в 1902 г.

После убийства в марте 1882 г. императора Александра II на российский престол взошел император Александр III. С его именем и будет связана история осуществления этой программы и возрождение Черноморского флота. Во главе Морского министерства стал вице-адмирал И.А. Шестаков, сменивший контр-адмирала А.А. Пещурова, которого назначили главным командиром портов Черного и Азовского морей. На обоих адмиралов легла ответственность за осуществление всех намеченных планов.



**Управляющий морским министерством в период с 1882 по 1888 г. адмирал И.А.Шестаков**



**Главный командир Черноморского и Азовского морей контр-адмирал А.А.Пещуров**

## Судостроение и технический прогресс

В начале 80-х годов XIX века переходный период броненосного судостроения завершился. Окончательно определились все типы боевых кораблей. Броненосцы неизменно составляли основу флотов. Их строители сошлись на преимуществах башенных и барбетных установок тяжелых орудий перед бортовой и казематной артиллерией.

Вертикальные паровые машины двойного и тройного расширения окончательно вытеснили горизонтальные, и подавляющее число кораблей имело два винта. Вводилась новая сталежелезная броня, которая на 25% была прочнее применявшейся прежде железной. Паруса сохранились только на крейсерах.

Новейшими броненосцами Англии в то время были три брустверно-башенных корабля типа «Девастей-

шен». Все они находились в Средиземном море. Но их боевое величие уже заслоняли слухи о новом творении Н. Барнаби – строившемся «Инфлексибле» с его поражающими воображение 80-тонными башенными орудиями.

Артиллерия вновь достигла своего превосходства над броней, из-за чего пришлось на строившемся «Инфлексибле» и вступившем в строй в Италии «Дулио» установить броневые плиты невообразимой до того толщины в 24 дюйма (609 мм).

Во Франции шедевром кораблестроения считали спущенный в 1879 г. «Адмирал Дюпре». Это был поистине плавучий остров-крепость с далеко выдающимся вперед тараном, сильно заваленными внутрь бортами и массивными мачтами. Столь своеобразные силуэты



**Броненосец «Адмирал Дюпре»**



построенных позже однотипных кораблей долгое время являлись неотъемлемой частью рейдов французских портов.

Из спущенных на воду во Франции в начале 80-х годов XIX века наиболее выделялись однотипные броненосцы «Адмирал Боден» и «Формидабль». Их строительство началось в 1878 г. Первый строился в Бресте. На воду корабль спустили в 1883 г. Второй был построен в Лориане. Его спустили в 1885 г. Оба вступили в строй в 1889 г.

Эти корабли представляли броненосцы совершенно другого типа, чем те, что были построены в других странах. Сильно выдающийся вперед таран (водорез), заваленные внутрь борта со сплошь устроенными казематами, срезами и спонсонами, высоко поднятый бак, стройный рангоут из двух-трех мачт, с множеством марсов, оснащенных прожекторами и артиллерией, – все это делало их более мореходными, но менее

удобными как артиллерийские платформы и являлось характерной особенностью французского судостроения того периода. Их тип настолько отличался от классического типа английских кораблей, что все построенные на французских верфях боевые корабли выделялись своим силуэтом, едва показавшись на горизонте.

Среди моряков бытовало мнение, что французские броненосцы создавались для моря, а английские для боя.

Удачно скомпонованные небольшие броненосцы для Балтийского моря строила Германия. Они воплотились в четырех кораблях типа «Баден».

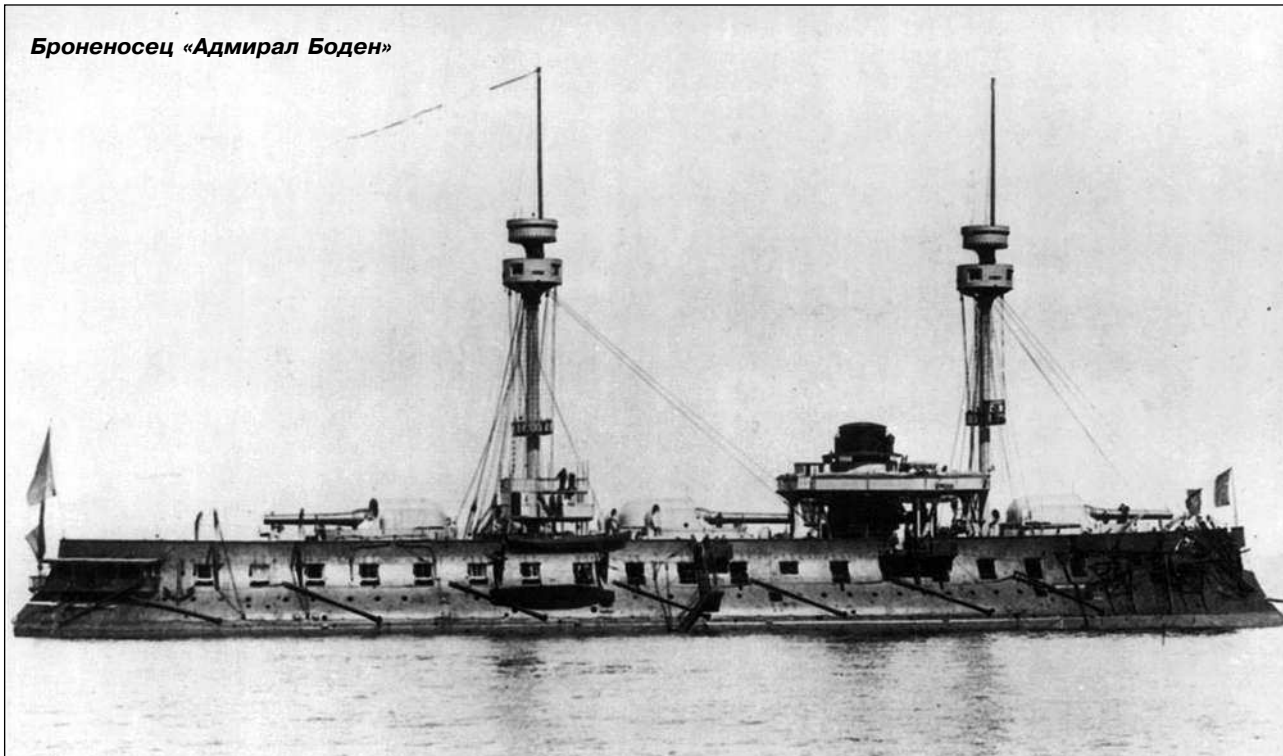
Прогресс в металлургии и машиностроении шел не прерываясь. Планировалось изготовление уже 100-тонных артиллерийских стволов-монстров, и это не было пределом. Ходили слухи и о более мощных орудиях.

Заметно усовершенствовались и новейшее оружие той поры – самодвижущуюся мину Уайтхеда.

Во всех флотах появился новый тип корабля – миноносец. Неся на себе одну-две смертоносные мины, он мог вывести из строя броненосец, в десятки раз превосходящий его по размерам. И наконец, на вооружении кораблей, благодаря успехам оружейников, поступили скорострельные пушки Норденфельда, Энгстрема, Гочкисса, Гатлинга и Польшкранца. Способные делать от 20 до 50 выстрелов в минуту, они стали опасным оружием для миноносцев.

Еще одним новшеством явился новый тип корабля – броненосный таран, в задачи которого входила как защита своей эскадры от миноносцев, так и атака вра-

**Броненосец «Адмирал Боден»**



### **Таранный броненосец «Конкуэрор»**

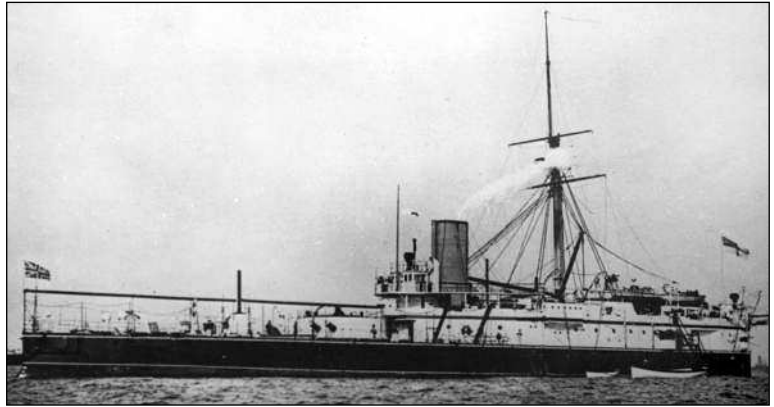
жеских кораблей. Его появление, как и все прочие новшества, не было случайностью. В предшествующий десятилетний период (не считая сражения при Лиссе, где в течение нескольких часов боя на дно отправили пять кораблей) один за другим от тарана гибли или получали тяжелые повреждения боевые суда.

Первым в этом списке оказался фрегат «Олег», столкнувшийся в 1869 г. с броненосной батареей «Кремль». И последним примером «коварства» тарана стала гибель в 1878 г. германского броненосца «Гроссер Курфюрст» при столкновении с броненосцем «Кениг Вильгельм». Весь экипаж при этом погиб. Сам же «Кениг Вильгельм» чудом остался на плаву.

Заметным событием в ту пору стал отказ от дульнозарядных орудий. Последними английскими броненосцами с такими орудиями стали «Инфлексибл» и «Аякс». Однотипные с ними «Колоссус» и «Эдинбург» вооружили четырьмя новыми 45-тонными 305-мм казнозарядными орудиями. Из-за этого оба корабля строились в течение восьми лет. Другим новшеством стала защита их сталежелезной броней.

Образцом новой техники, основанной на приоритетном ведении продольного носового огня и таранного удара, являлся построенный в Англии «Конкуэрор» – таранный броненосец в 6266 т, с двумя 305-мм 25-тонными и четырьмя 152-мм орудиями.

Но самым новейшим кораблем был спущенный 22 ноября в Англии «Колингвуд» – первый барбетный



броненосец класса «адмиралов», конструкцию которых определял новый принцип расположения артиллерии с орудиями промежуточного калибра.

Строительство «Колингвуда» началось в 1880 г. Через два года корпус спустили на воду, и только в 1887 г. броненосец вступил в строй. В 1880 г. Адмиралтейство заложило еще пять подобных кораблей, которые вошли в строй в течение последующих шести-семи лет и до окончания строительства очередной серии барбетных броненосцев типа «Роял Соверен» являлись основой британского флота в Средиземном море.

Мореходные качества кораблей класса «адмиралов» желали оставить лучшего. При умеренной погоде их скорость заметно падала и волны легко входили на бак. Идя же к волне бортом, они имели качку до 20° на борт.

Причиной этого явилась большая, чем на других кораблях такого ранга, «впалость» носовых и кормовых очертаний корпусов.

**Броненосец «Колингвуд»**

