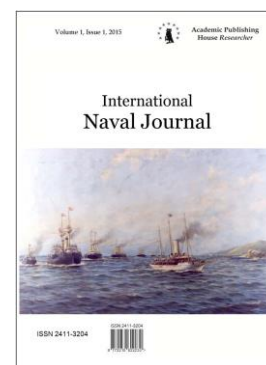


Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 11, Is. 3, pp. 132-149, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.11.132
www.ejournal37.com



UDC 355/359

Torpedo Gunboats: Ships, which did not Justify the Hopes

Yuri F. Katorin

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation
Dr. (Military), Professor
E-mail: katorin@mail.ru

Abstract

In this article the history of the development of mine cruisers is described, this class arose in the end XIX of the century as the consequence of the numerous attempts to create properly nautical torpedo boats and to ensure good conditions of inhabiting to their commands. Therefore these ships had much larger displacement, on them was established the intensive artillery armament, frequently due to weakening of torpedo. As the their basic destination was considered the defense of the large ships – of Battleships and cruisers – from the attacks of enemy torpedo boats in the open sea, and additional – the attack of the ships of enemy by torpedoes. However, the analysis of their combat employment confirmed that they cannot effectively protect large ships from the attacks of torpedo boats, since they considerably be inferior to the latter in the speed, since they considerably be inferior to the latter in the speed, but as the impact torpedo ships because of the large sizes and again after all low speeds also proved to be defective. With the advent of destroyers the class of mine cruisers rapidly and completely disappeared from the fleets of the leading sea powers.

Keywords: mine cruiser, torpedo tube, fight with the torpedo boats, condition of inhabiting, torpedo boat.

Введение

При появлении принципиально новых образцов военной техники иногда бывает, что оружие, казавшееся высоко эффективным, на практике не оправдывает возлагаемых на него надежд. Причины этих парадоксов нередко кроются в ошибках конструкторов и военачальников, но чаще всего дело в том, что на первых этапах развития какого-то научного направления не совсем понятно, куда «вывезет кривая». Поэтому конструкторы, схватившись за казавшуюся перспективной идею, часто оказываются у «разбитого корыта». Кроме того, как правило, возникает желание наделить новый образец способностью взять на себя многие и многие функции, а то и сделать «гибрид», способный заметить сразу несколько видов боевой техники. Одним из наиболее ярких примеров таких попыток, является история создания минных крейсеров [1].

Материалы и методы

В ходе анализа источников и литературы, а также в выводах, являющихся итогом исследования, автор, используя метод историко-сравнительного анализа, стремится к научной

объективности, неперенным условием которой выступает фундаментальный методологический принцип историзма.

Материалами для исследования послужила российская и зарубежная специализированная историография и справочная литература. В методологии широко применен историко-описательный метод.

Российский опыт

Этот класс кораблей возник в конце XIX века, как следствие многочисленных попыток создать по-настоящему мореходные миноносцы и обеспечить их командам хорошие условия обитания. Поэтому эти корабли имели гораздо большее водоизмещение, на них устанавливалось усиленное артиллерийское вооружение, часто за счет ослабления торпедного. Основным предназначением их считалась оборона крупных кораблей – броненосцев и крейсеров – от атак вражеских миноносцев в открытом море, а дополнительным – атака кораблей неприятеля торпедами. Таким образом, получался своеобразный «гибрид» малого легкого крейсера и миноносца – кораблей, имеющих «в чистом виде» прямо противоположные боевые задачи [1].

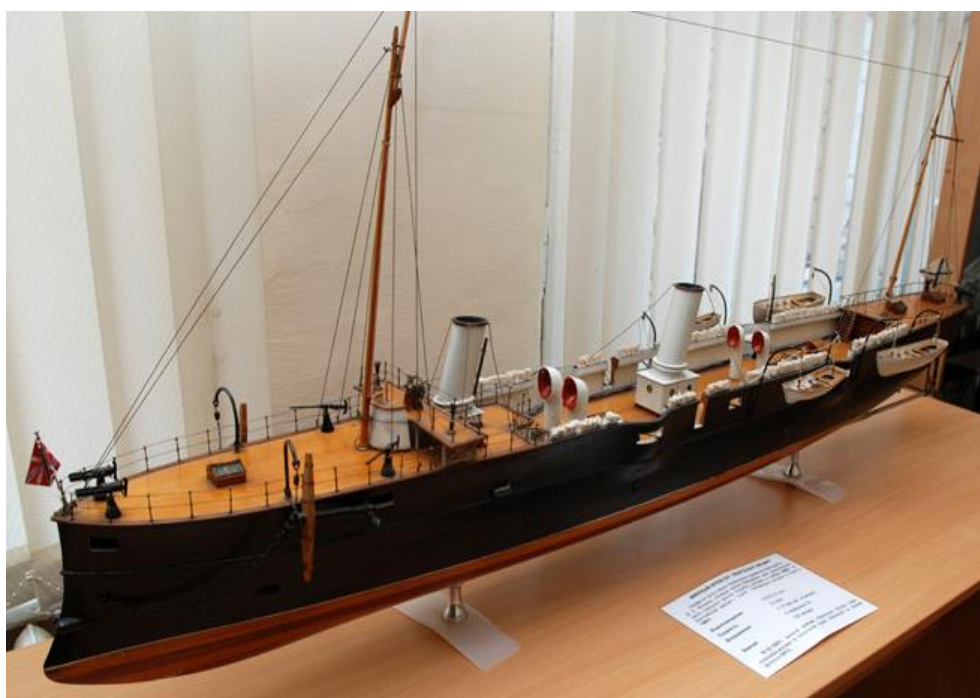


Рис. 1. Российский минный крейсер «Лейтенант Ильин» (1886 г.), первый в мире корабль этого класса

Первым минным крейсером истории флота вполне заслуженно считают русский корабль «Лейтенант Ильин» (водоизмещение – 714 т; длина – 72 м; скорость – 19,3 узлов; вооружение – пять торпедных аппаратов, пять 47-мм и десять 37-мм пушек; экипаж – 9 офицеров и 108 матросов), построенный в 1886 году на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Бронирование: палуба – 13 мм; походная боевая рубка с размещенными в ней приводами управления и переговорными трубами выполнялась из 1-дм (25,4-мм) стальных листов. Конечно, не трудно было увидеть превосходство этого достаточно мореходного корабля, в сравнении с тогдашними утлыми миноносцами, которые он мог успешно преследовать на волнении. Но нельзя было не видеть, что в иных обстоятельствах более скоростные миноносцы могли без труда оторваться или обойти относительно тихоходный крейсер. Неудачным оказалось и вооружение. Набор из многочисленных, но расположенных побортно малокалиберных пушек подходил скорее для круговой обороны от миноносцев, чем для их преследования [2].

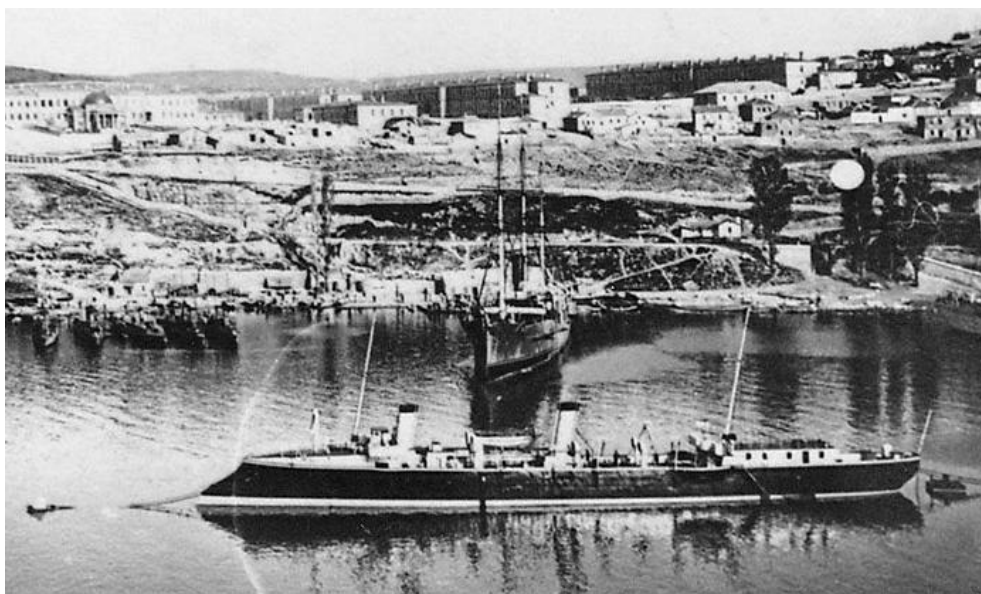


Рис. 2. Российский минный крейсер «Капитан Сакен» (1889 г.)

Корабль морякам понравился, а сама идея показалась вполне жизнеспособной. Поэтому с учетом полученного опыта в 1889 году на воду был спущен предназначенный для Черного моря минный крейсер «Капитан Сакен» (водоизмещение – 610 т; длина – 64 м; скорость – 18,5 узлов; вооружение – шесть 47-мм и четыре 37-мм пушки, пять 431-мм торпедных аппарата; экипаж – 7 офицеров и 120 матросов). Артиллерийское вооружение этого корабля, как у настоящего крейсера размещалось в бортовых спонсонах. Однако из пяти минных аппаратов, два бортовых оказались очень неудобны для зарядания, и их к 1900 году пришлось снять. Поворотные аппараты ставить не решились при обнаружившейся большой перегрузке [3]. В итоге достроечных работ, продолжавшихся весь 1888 год и захвативших (из-за запоздания материалов и изделий по механизмам) еще и 1889-й, водоизмещение корабля в полном грузу дошло до 742 т. На неоднократно возобновлявшихся испытаниях в море мощность механизмов при 223 об/мин, не превышала 2341 л.с. Поэтому, вместо проектной 21-узловой скорости пришлось довольствоваться только 18,3 уз. Сходство с бронепалубными крейсерами увеличивало то, что эти корабли имели легкую 13-мм покатую броневую палубу над машинным и котельным отделениями, а выше ее, вдоль бортов – коффердам, набитый целлюлозой [3].

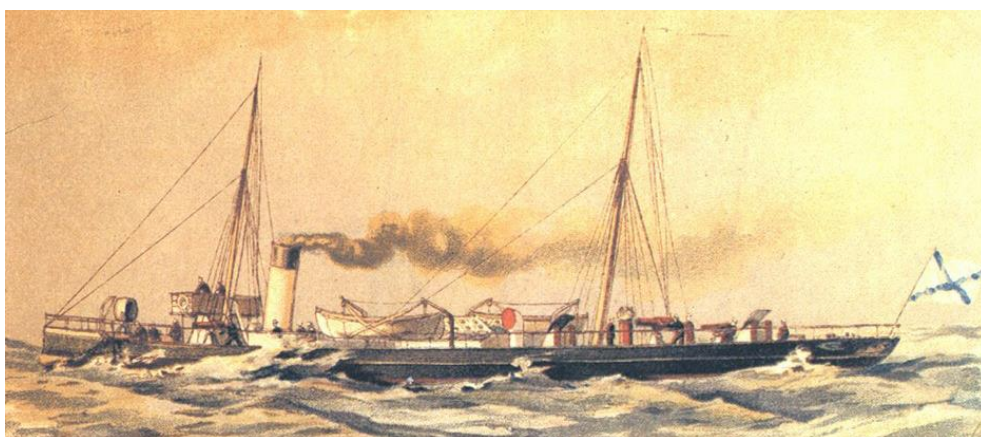


Рис. 3. Российский минный крейсер «Капитан-лейтенант Казарский» (1890 г.)

Затем в Германии фирме «Шихау» был заказан для Черного моря минный крейсер «Капитан-лейтенант Казарский» (водоизмещение – 415 т; длина – 58 м; скорость – 21 узел; вооружение – шесть 47-мм, три 37-мм орудий и два торпедных аппарата; бронирование руб-

ка – 13 мм; экипаж – 5 офицеров и 59 матросов). Корабль оказался весьма удачным, и по этому типу было построено еще 5 выпелов. Два корабля Морское министерство заказало «Шихау». Благодаря накопленному опыту завод успешно справился с заданием – «Посадник» и «Воевода» на испытаниях превысили 22 узла. Кроме того, Россия воспроизвела приглянувшийся проект на отечественных верфях, выдав заказ на два корабля («Всадник» и «Гайдамак») заводу в Або и еще на один («Гридень») – Николаевскому адмиралтейству. Эти минные крейсера уже не имели броневой палубы; защита осуществлялась углем в бортовых угольных ямах [4]. Впрочем, опыт плавания минных крейсеров типа «Казарский», построенных по проекту германской фирмы «Шихау», показали их недостаточную управляемость. «Сакен», «Казарский» и «Гридень» вплоть до начала XX века составляли основное ядро минных сил Черноморского флота. Они служили в качестве лидеров малых миноносцев и кораблей обеспечения в походах. Сверх того при наличии единственного в Черном море крейсера «Память Меркурия», кстати весьма тихоходного (14 уз), минные крейсера постоянно несли крейсерскую, посыльную и дозорную службы [1].

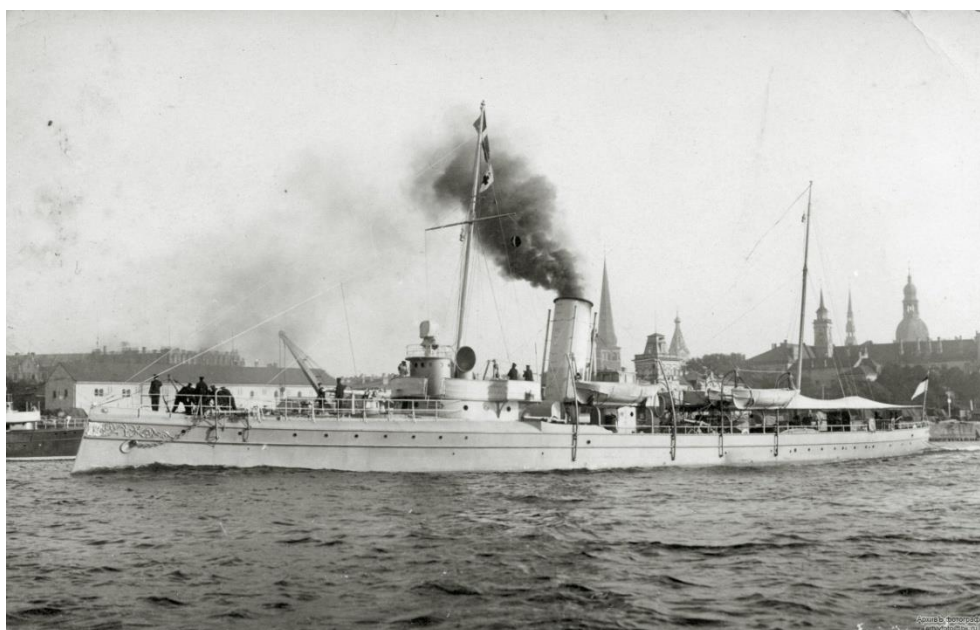


Рис. 4. Российский минный крейсер «Абрек» (1897 г.)

В 1897 году в Або на верфи «В. Крейтон и Ко» был построен последний русский минный крейсер «Абрек» (водоизмещение – 538 т; длина – 64 м; скорость – 21 узел; вооружение – по два 75-мм и 37-мм орудия и два торпедных аппарата, бронирование боевая рубка – 10 мм, экипаж – 7 офицеров и 72 матроса). Скорость на испытаниях составила 21,5 узла – чуть больше контрактной, а в дальнем походе 1898 года из Балтийского моря в Средиземное «Абрек» продемонстрировал отличное поведение в штормовых водах Бискайского залива [5].

До 10 октября 1907 года в России как минные крейсера совершенно незаслуженно классифицировались также эскадренные миноносцы первых серий (водоизмещением более 600 тонн) [6].

Зарубежный опыт

Опыт России не остался незамеченным. Многие страны подхватили идею, показавшуюся вначале весьма удачной, и стали в ответ проектировать собственные минные крейсера, торпедно-канонерские лодки, минные авизо и подобные им боевые единицы. Но разное название ничего не меняло – по сути, это были одни и те же корабли. Строившиеся ранее корабли для борьбы с миноносцами – британский 1580-тонный «Скаут» («Scout») или французский 1280-тонный «Кондор» («Condor») оказались слишком большими и плохо управляемыми. Поэтому руководство британского флота решило строить корабли меньшего

водоизмещения, которые могли бы давать высокую скорость и были бы более маневренными [7].

Британия и тут пошла своим путем, сделав ставку на создание сильных в артиллерийском отношении, но относительно тихоходных судов, названных «торпедными канонерскими лодками». Первые четыре единицы типа «Рэттлснейк» («Rattlesnake», «Grasshopper», «Sandfly», «Spider»; водоизмещение – 550 т, основные размерения – 60,9 м х 7 м х 3 м, экипаж – 66 человек), построенные в 1885–1886 годах, вооружались одним 102-мм и шестью 47-мм орудиями и развивали умеренную скорость – всего 19 узлов при форсаже, к тому же так и не достигнутую в реальных условиях. Канонерские лодки имели стальную палубу толщиной 19 мм [8].

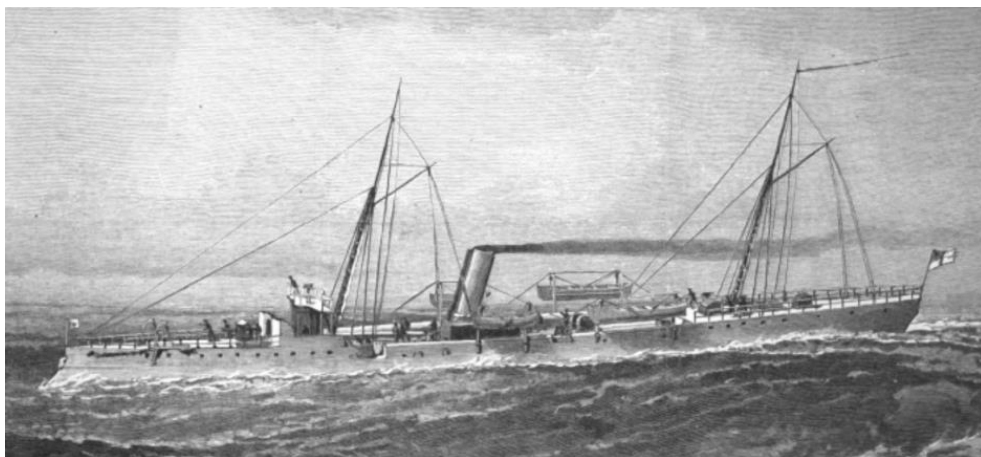


Рис. 5. Британская торпедная канонерская лодка «Рэттлснейк» (1886 г.)



Рис. 6. Английский минный крейсер типа «Аларм»

Попытка улучшения боевых качеств привела к появлению в 1888–1889 годах большой серии из 13 торпедно-канонерских лодок типа «Шарпшутер», ставших стандартными для британского флота. Удачным у них можно назвать разве что вооружение: две 120-мм скорострелки существенно превосходили артиллерию минных крейсеров прочих держав. Правда, они вновь не смогли достичь контрактной скорости. К тому же Адмиралтейство почему-то избрало торпедные канонерки в качестве своеобразного полигона для испытаний котлов

разных типов, что не могло не сказаться на обслуживании этих, в общем-то, не таких уж дешевых судов [8].

Англичане в 1887–1893 годах построили серию из 11 минных крейсеров типа «Аларм» (водоизмещение – 810 т; длина – 76 м; скорость – 19,3 узла; вооружение – два 120-мм, три 47-мм орудия и пять торпедных аппаратов; экипаж – 91 человек). Эти корабли характерны тем, что имели очень хорошую дальность плавания (до 3800 миль 10-узловым ходом) [8].

Корабли следующей серии типа «Гроссамэр» строились в 1892–1893 годы на государственной верфи в Девонпорте (водоизмещение – 746 т; длина – 70 м; скорость – 19 узлов; вооружение – два 120-мм, четыре 47-мм орудия и пять торпедных аппаратов) были совершеннее: для улучшения мореходности их оснастили высоким полубаком. Один из торпедных аппаратов был установлен в корме. Всего построено 13 единиц, из них две для индийского флота и две – для австралийского [8].

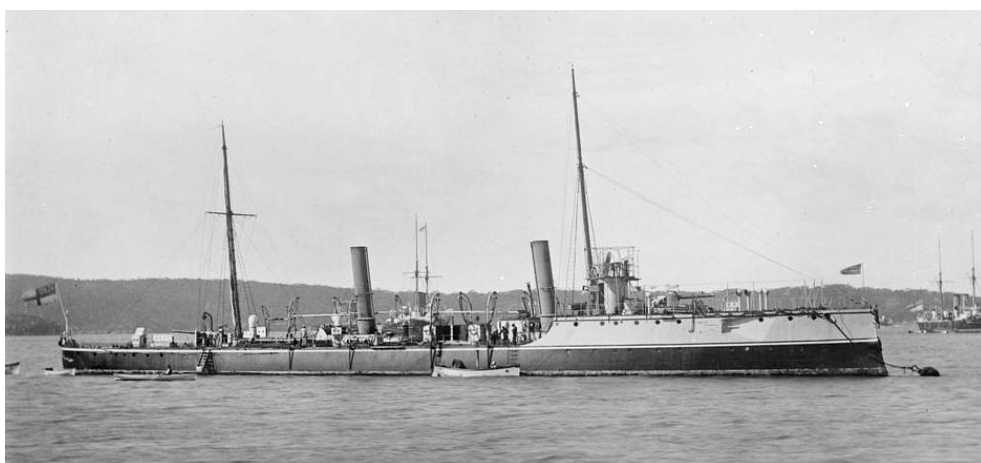


Рис. 7. Английская торпедная канонерская лодка «Бумеранг» типа «Гроссамэр» (1892 г.)

Эти корабли входили в строй уже одновременно с многочисленными «дестройерами», и им просто не нашлось места в боевых порядках Ройял Нэйви. То, что было неплохо для конца 1880-х годов, стало абсолютно бессмысленным для середины 1890-х: с торпедными канонерскими лодками к этому времени практически сравнялись по скорости броненосцы и стали опережать гораздо более мощные бронепалубные крейсера. Потерпев полнейшую неудачу, Адмиралтейство задним числом объявило торпедные канонерские лодки «экспериментальными кораблями» [1, 8].

Французы в 1886–1887 годах для борьбы с миноносцами построили несколько малых минных крейсеров типа «Бомб» (водоизмещение – 375 т; длина – 60 м; скорость – 18 узлов; вооружение – две 47-мм и пять 37 пушек и два торпедных аппарата). Впоследствии общее число орудий сохранили, но изменили соотношение – четыре 47-мм и три 37-мм. В погоне за экономией водоизмещение этих кораблей сводилось к минимуму, в результате они не обладали сколько-нибудь значимой мореходностью, поэтому далеко не все справочники относят их к классу минных крейсеров. Всего построено восемь единиц: «Бомб», «Кулеврин», «Дат», «Драгон», «Флеш», «Ланс», «Сан-Барб» и «Сальв» [7]. Такой корабль вполне мог догнать рядовой миноносец 1880-х годов в открытом море, но артиллерия представлялась слабоватой для того, чтобы его быстро уничтожить.

Французы исправили этот недостаток на 500-тонных «Леже» и «Леврие», заложенных в начале 1890 года и вошедших в строй менее чем через два года. Они отличались совершенно новым силуэтом и несли одно 65-мм орудие, а также три 47-мм и две 37-мм скорострелки. Калибр двух поворотных торпедных аппаратов, расположившихся на верхней палубе, возрос до 450 мм вместо 350 мм; еще один, размещенный в форштевне, впоследствии был снят. Недостатком этих интересных судов являлась скорость, остававшаяся на прежнем уровне (18,5 узла) [7].

Италия тоже решила построить более крупные и скоростные минные корабли, предназначенные для борьбы с миноносцами при охране эскадр на переходах. Подобно ино-

странным флотам, они именовались «торпедными крейсерами» (*Incrociatori torpediniere*). Первоначально предполагалось построить четыре таких корабля по двум разным проектам, но со сравнительно одинаковыми характеристиками.

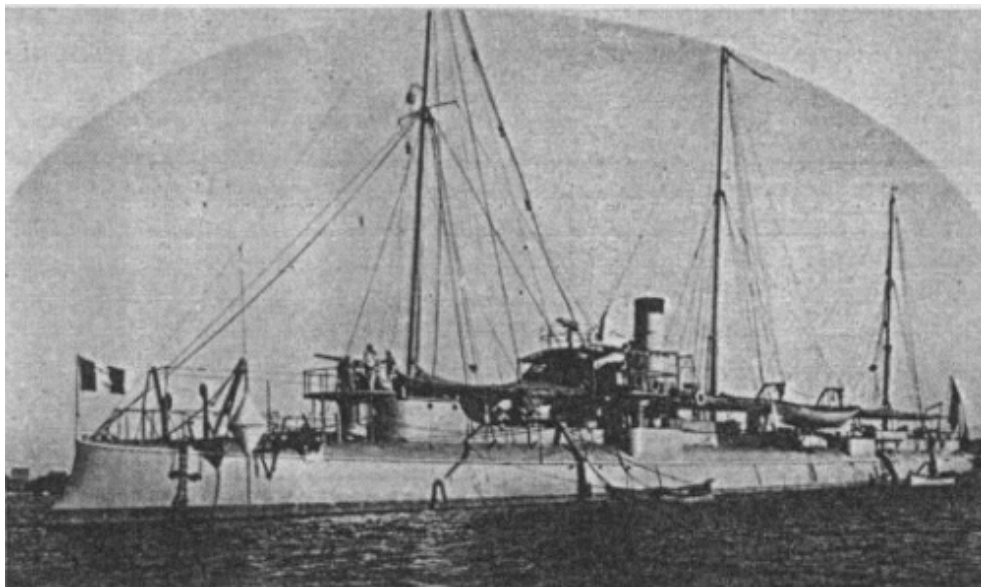


Рис. 8. Французский минный крейсер «Сан-Барб» типа «Бомб» (1886 г.)

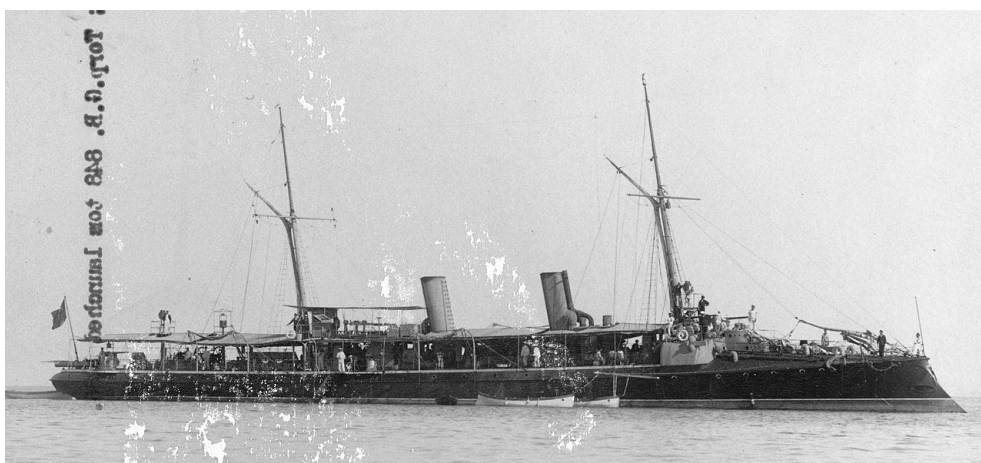


Рис. 9. Итальянский минный крейсер «Триполи» (1886 г.)

Проект первого из них, «Триполи» («Tripoli»), составил знаменитый Бенедетто Брин (*Benedetto Brin*; 1833—1898). Это был минный крейсер со стальным корпусом, сошедший на воду в 1886 году на верфи «*Cantieri di Castellammare di Stabia*» в Каstellамаре. Он был вооружен одной 120-мм, шестью 57-мм орудиями, двумя 37-мм пушками Норденфельта и тремя 37-мм револьверными пушками того же калибра. Дополняли артиллерию пять 356-мм торпедных аппаратов на поворотных платформах. Отличительной особенностью первого итальянского минного крейсера являлось наличие полубака с покатою палубой. На последующих минных крейсерах полубак был устранен, но из-за расширения мостика несколько увеличилась крутизна палубы бака. Водоизмещение – 848 т, основные размерения – 70,0 x 7,9 x 2,76 м, мощность механизмов – 2543 л.с., скорость – 18,0 узлов, броня палубы – 42 мм, экипаж – 105 человек [10].

В 1887–1890 годах в Италии на государственной верфи в Специи были построены четыре минных крейсера типа «Гоита» («*Goito*», «*Confianza*», «*Montebello*» и «*Monzambano*»). Водоизмещение – 840 т, основные размерения – 70,0 x 7,9 x 2,76 м, мощность механизмов – 2000–2620 л.с., скорость – 18,6–20,7 уз, вооружение – четыре 57-мм орудия, две 37-мм пуш-

ки, шесть торпедных аппаратов, броня палубы – 37 мм, экипаж – 110 человек. «Montebello» и «Monzambano» при таких же размерах и вооружении отличались полностью измененной энергетической установкой, что отразилось даже на внешнем виде кораблей – вместо двух дымовых труб на первых двух минных крейсерах, на «Montebello» и «Monzambano» их было по три [10].



Рис. 10. Итальянский минный крейсер «Goito» (1891 г.)

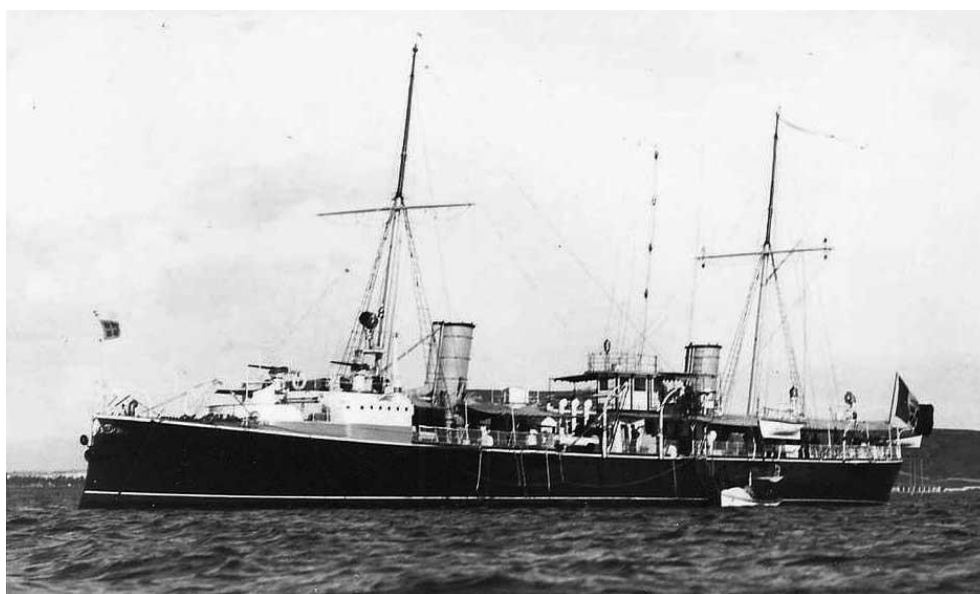


Рис. 11. Итальянский минный крейсер «Partenope» (1893 г.)

В 1890–1897 годах Италия заложила на государственной верфи в Кастеламаре серию их восьми грациозно выглядевших стальных минных крейсеров типа «Партенопе» («Partenope», «Aretusa», «Euridice», «Iride», «Minerva», «Urania», «Calatafimi», «Caprera»). Поскольку корабли строились на разных верфях, то они различались в некоторых деталях и даже в составе вооружения. Например, «Урания» (водоизмещение – 936 т; длина – 73 м; скорость – 19 узлов; вооружение – одно 120-мм орудие, шесть 57-мм, три 37-мм пушки и шесть 450-мм торпедных аппаратов, броня палубы 40 мм) был несколько крупнее «Аретузы» (водоизмещение – 846 т; длина – 71 м; скорость – 19 узлов; вооружение – одно 120-мм орудие, шесть 57-мм, три 37-мм пушки и шесть торпедных аппаратов, экипаж – 106 человек). Следует от-

метить, что головной крейсер «Partenope» получил машины итальянского производства фирмы «Pattison», в то время как почти все серийные корабли имели машины британской фирмы «Hawthorn Leslie» [7, 10].

Затем на итальянских верфях было построено множество кораблей этого класса под разными названиями: минные авизо, торпедно-канонерские лодки, таранные минные крейсера. Последними кораблями в классическом стиле этого типа, которые пополнили итальянский флот в 1897–1900 годах, стали два крупных минных крейсера типа «Коатит» («Coatit», «Agordat»; водоизмещение – 1300 т; основные размерения – 87,63 x 9,3 x 3,12 м; скорость – 22 узла; вооружение – двенадцать 76-мм орудий и два торпедных аппарата, экипаж – 154 человека), которые, впрочем, имели 20-мм палубную броню и первоначально числились малыми легкими крейсерами.

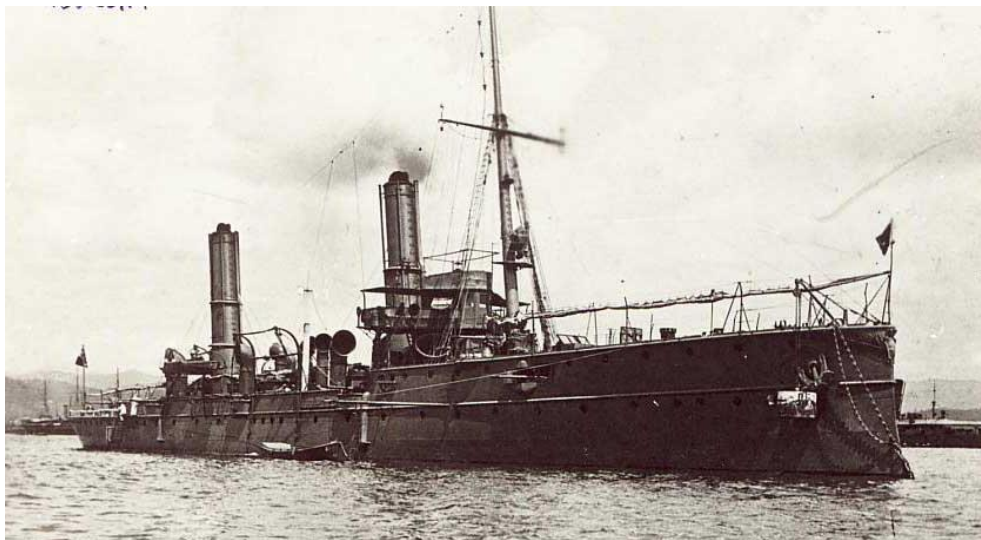


Рис. 12. Итальянский минный крейсер «Agordat» (1900 г.)

Пожалуй, из всех стран Италия наиболее сильно увлеклась идеей постройки кораблей этого класса, но славы итальянской школе кораблестроения они не принесли и к большинству из них можно отнести меткое замечание российского историка флота С. Переслегина: *«По существу, это пародия на малоценный сам по себе класс минных крейсеров»*. Почти все эти корабли были списаны еще до начала Первой мировой войны или «разжалованы» во вспомогательные суда [10].

Флот Австро-Венгрии в 1889 году самостоятельно разработал тип минного крейсера. Обычные канонерки имели слишком маленькую скорость для борьбы с многочисленными итальянскими миноносками, поэтому было решено построить специальные корабли для их нейтрализации. Первым из них стал построенный в 1887 году на заводе «Шихау» в Эльбинге «Метеор» («Meteor»), выгодно отличавшийся от «Ильина» меньшими размерами и стоимостью, но имевший более мощное артиллерийское вооружение (девять 47-мм скорострелок) и два 450-мм торпедных аппарата – один неподвижный в носу и один поворотный на верхней палубе. Правда, скорость «Метеора» оказалась не слишком высокой (17,5 узла), но этот недостаток был быстро исправлен на, построенных в 1886–1890 годах, последующих кораблях – «Блиц» («Blitz»), «Комет» («Komet»), «Планет» («Planet») и «Трабант» («Trabant»). При этом «Блиц» и «Комет» (водоизмещение – 433 т; основные размерения – 59 x 7 x 2 м; скорость – 20–21 узлов; вооружение – восемь 47-мм пушек и четыре торпедных аппарата, экипаж – 56 человек), построены на верфи «Шихау» всего год спустя после «Метеора». «Трабант» построен в Триесте, «Планет» – в Англии фирмой «Палмерс». Торпедные аппараты размещались следующим образом: один устанавливался в форштевне, один на баке и по одному поворотному стояло на каждом борту. Они имели практически такое же водоизмещение и вооружение, как «Метеор», но более мощную машину и скорость 21 узел. Через год после «Блиц» в строй вошел «британец» «Планет» (480 т), несколько более медлительный (19 узлов), но зато вооруженный в придачу к восьми 47-мм еще и двумя 66-мм пушка-

ми. Австрийский судостроительный завод «Стабилименто Текнико» в Триесте удачно воспроизвел 20,5-узловый «Трабант» (490 т). Эти корабли трудно назвать даже «двоюродными братьями», но родственная связь между ними, несомненно, существует.

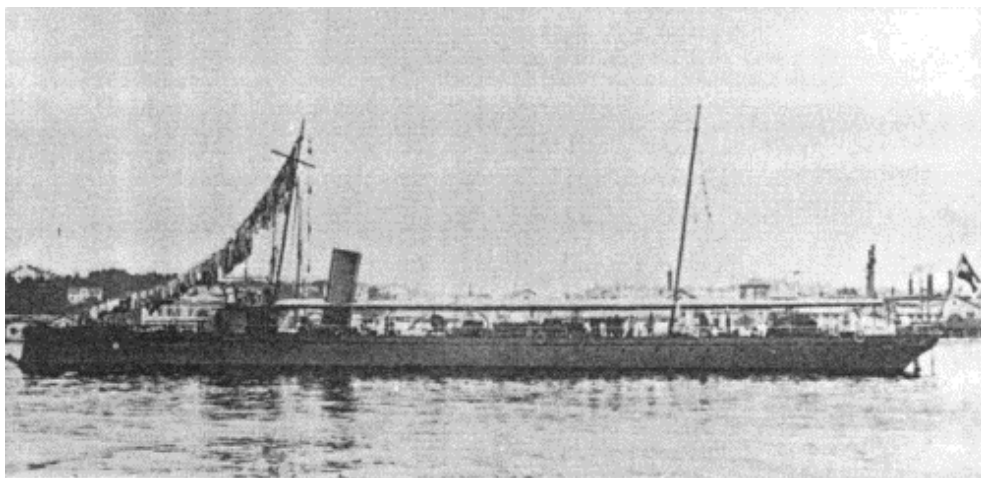


Рис. 13. Австро-Венгерский минный крейсер «Komet» типа «Blitz» (1889 г.)

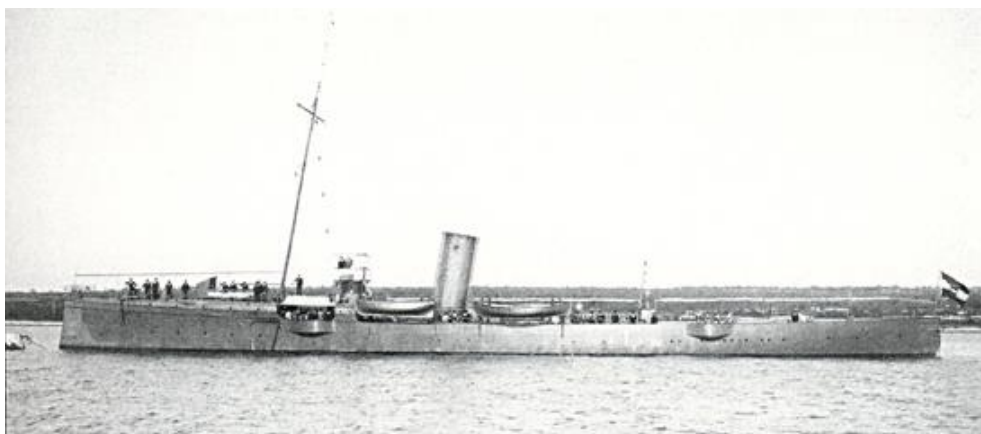


Рис. 14. Австро-Венгерский минный крейсер «Satellit» (1892 г.)

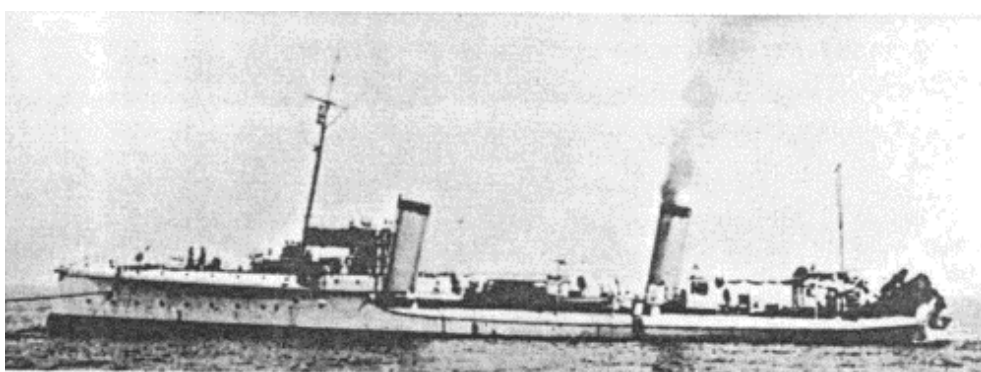


Рис. 15. Австро-Венгерский минный крейсер «Magnet» (1892 г.)

Следующий минный крейсер, «Сателлит» («Satellit»), строился в Германии фирмой «Шихау» в 1892 году. Водоизмещение полное 620 т., длина по ватерлинии 68,9 м, ширина 8,1 м, осадка 2,7 м. Мощность двухвальной паросиловой установки 4500 л.с., скорость на испытаниях 21,9 узла. Вооружение: два 450-мм торпедных аппарата, одна 66-мм и восемь 47-мм пушек. В 1912–1913 годах заменены котлы: корабль получил три трубы вместо одной [1, 10]. В 1895 году австрийцы заказали «Шихау» оригинальную торпедно-канонерскую лодку

«Магнет» («Magnet»); водоизмещение – 510 т; длина – 67,5 м, ширина 8,2 м, осадка 2,3 м; скорость – 26 узлов; вооружение – шесть 47-мм орудий и три 450-мм торпедных аппарата, экипаж 80 человек). Этот довольно удачный корабль благодаря высокой скорости нашел себе чисто «минное» применение: в годы Первой мировой войны он служил лидером 9-го дивизиона миноносцев.

Так, за семь лет Австро-Венгрия получила семь минных крейсеров, одновременно и похожих, и различных. Излишне говорить о том, что использовать их в одном отряде было бы весьма затруднительно [1].

Несколько другим путем к проблеме минного крейсера подошли скандинавы. Флоты Швеции и Норвегии оснастили многие свои канонерские лодки одним носовым подводным торпедным аппаратом. моряки этих стран справедливо полагали, что такой состав вооружения может очень пригодиться при ведении боя в шхерах. Например, пять шведских торпедно-канонерских лодок типа «Ориен» («Ornen»); водоизмещение – 840 т; длина – 67 м; скорость – 19 узлов; вооружение – два 120-мм, четыре 57-мм орудия и один торпедный аппарат) строились разными фирмами в 1896–1900 годах и внешне несколько отличались друг от друга. Имели некоторое подобие броневой защиты – карапасную палубу толщиной 12–19 мм. Они были типичными кораблями береговой обороны, и в данном случае их вполне заслуженно называли не крейсерами, а канонерскими лодками, поэтому пропустим их подробное описание [10].



Рис. 16. Шведская торпедная канонерская лодка «Ориен» (1900 г.)

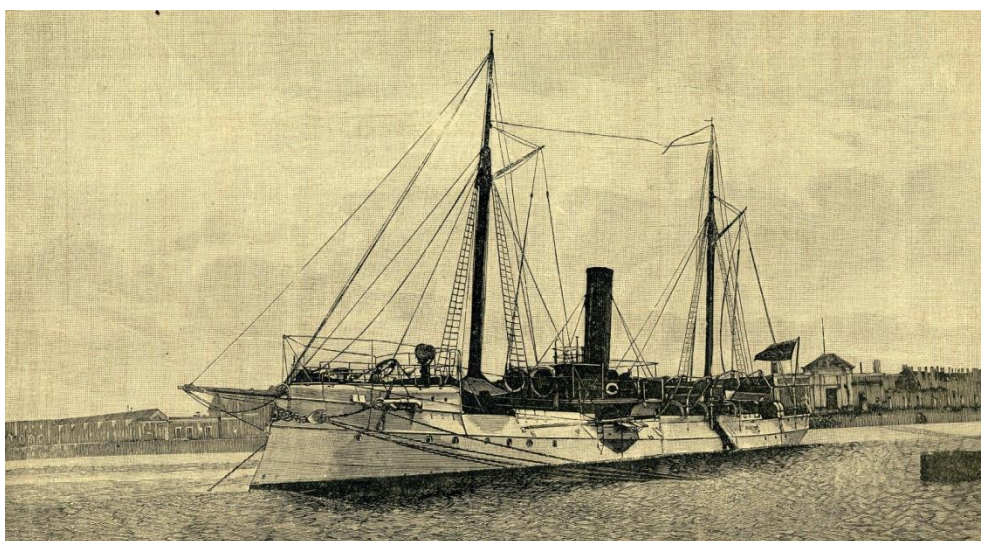


Рис. 17. Испанская торпедно-канонерская лодка «Нуэва Эспанья» (1889 г.)

Лидером по количеству минных крейсеров среди второстепенных флотов следует считать испанский ВМФ – 8 единиц. В 1889–1891 годах Испания построила пять кораблей типа «Темерарио» («Темерарио», «Нуэва Эспанья», «Маркес де Молинс», «Мартин Алонсо Пинсон», «Винсенте Янес Пинсон»). Водоизмещение – 562 т; основные размеры – 58 x 6,73 x 3,15 м; скорость – 19 узлов; вооружение – два 120-мм, четыре 57-мм, одно 25 мм орудие и два торпедных аппарата; экипаж – 91 человек. Корабли имели легкую броню на передней стороне боевой рубки и над машинным отделением [10]. В 1894–1898 годах на верфи города Ферроля были сооружены три торпедно-канонерских лодки типа «Молина» («Донья Мария де Молина», «Маркес де ла Витория», «Дон Альваро де Басан»). Водоизмещение – 830 т; основные размеры – 71,62 x 7,98 x 3 м; скорость – 19,5 узлов; вооружение – два 120-мм, четыре 47-мм орудия и три торпедных аппарата, броня рубки – 152 мм, экипаж – 89 человек [10].

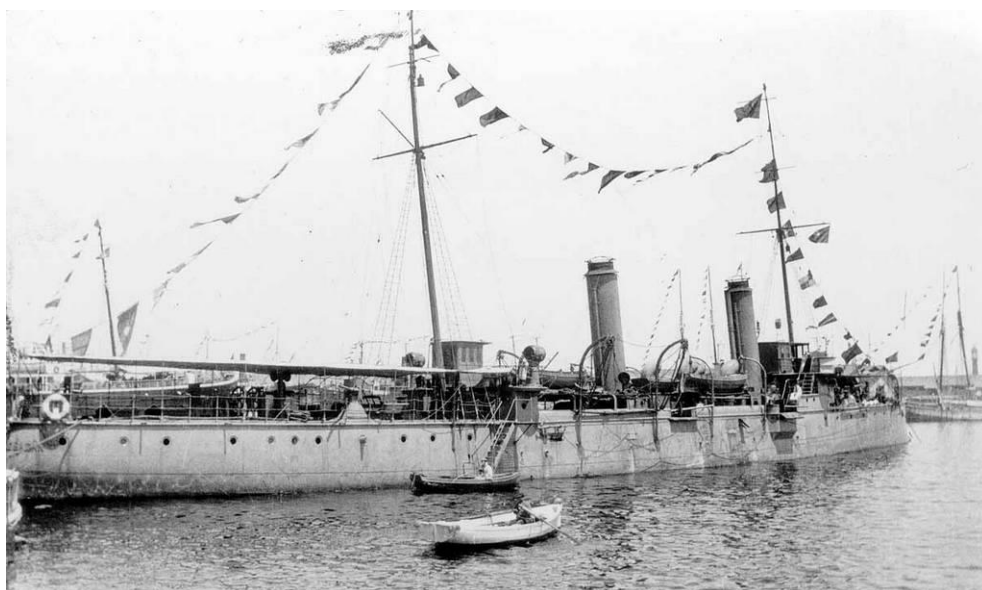


Рис. 18. Испанская торпедно-канонерская лодка «Дон Альваро де Басан» (1895 г.)



Рис. 19. Турецкий минный крейсер «Пейк-и-Шевкет» (1907 г.)

Турция была, пожалуй, последней страной, которая обзавелась минным крейсером, когда все ведущие страны уже разочаровались в этом классе кораблей. Минный крейсер «Пеленги-Дерья» водоизмещением 900 тонн был построен в Германии в 1890–1896 годах. Скорость его хода 18 узлов. Первоначальное вооружение: две 120-мм, две 88-мм пушки и три торпедных аппарата. В 1915 году он имел вооружение: три 75-мм и четыре 47-мм пушки.

В 1907 году в состав турецкого флота вошли «Бек-и-Савет» и «Пейк-и-Шевкет» (водоизмещение – 775 т; длина – 80 м; скорость – 21 узел; вооружение – два 105-мм, шесть 57-мм орудий и три торпедных аппарата), тоже построенные в Германии. Официально сами турки на новый лад называли их торпедными крейсерами [10].

Отдал дань увлечению минными крейсерами и японский флот. В 1890 году на французской верфи в Сен-Назаре был заложен такой корабль, получивший название «Чишима» («Chishima»; водоизмещение – 762 т; длина – 70 м; скорость – 22 узла; вооружение – пять 76-мм, шесть 37-мм орудий и три торпедных аппарата). Он имел длинный, изящный небронированный корпус с двумя трубами и тремя мачтами, несущими легкий рангоут. Артиллерия была размещена как на классическом крейсере: четыре 76-мм орудия располагались в бортовых спонсонах, а пятое – в носу. Вспомогательная артиллерия состояла из шести 37-мм орудий, расположенных на мостике, на корме и в середине корабля. «Чишима» был включен в состав японского флота 24 ноября 1892 года, но по пути из Европы в Японию столкнулся с английским пароходом «Равенна» («Ravenna») и затонул. Вместе с кораблем погибло 76 человек его команды. Более удачливым оказался минный крейсер «Тацута» (водоизмещение – 830 т; длина – 73 м; скорость – 21 узел; вооружение – два 120-мм, четыре 47-мм орудия и пять торпедных аппаратов, экипаж – 125 человек), заказанный японцами в 1893 году Армстронгу. Он был срочно заказан в Великобритании вместо погибшей «Чисимы», чтобы успеть к войне с Китаем. Первоначально был однотрубным. На пути в Японию конфискован и возвращен только в декабре 1896 года. В 1903 году капитально реконструирован и перевооружен. Корабль прослужил на флоте до 1925 года, правда, с 1918 года стал плавучей базой подводных лодок [7].

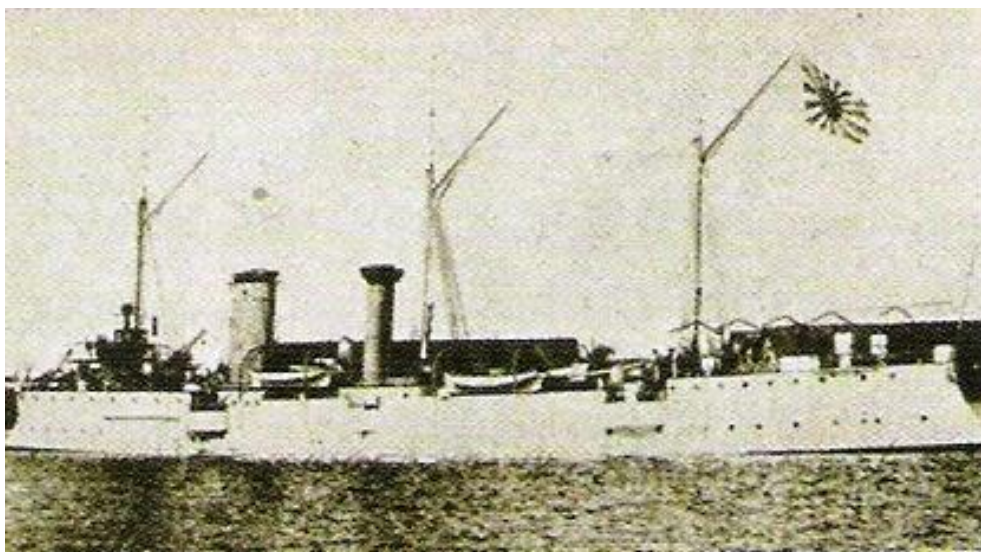


Рис. 20. Японский минный крейсер «Чишима» (1892 г.)

Китайский флот приобрел первый минный крейсер «Фэй-Ин» (водоизмещение – 837 т; длина – 75 м; скорость – 22 узла; вооружение – две 105-мм, шесть 76-мм пушек и три торпедных аппарата) в 1895 году у немецкой фирмы «Вулкан». В 1899–1902 годах в самом Китае на верфи Фучжоу по французскому проекту были построены еще два корабля типа «Чжень-Ань» (водоизмещение – 870 т; длина – 77 м; скорость – 23 узла; вооружение – одно 102-мм, три 57-мм орудия и два торпедных аппарата, экипаж 105 человек). Это были первые относительно крупные боевые корабли современного типа, построенные в Китае [7, 10].

С большим энтузиазмом появление кораблей класса минных крейсеров было встречено в Латинской Америке. Не имея средств на приобретение настоящих крейсеров, некоторые малые, но самолюбивые страны путем простого отбрасывания одного слова от названия этого типа корабля зачисляли в состав своего флота столь желанную боевую единицу [10].

Например, в уругвайском флоте так поступили с минным крейсером «Уругвай» («Uruguay»; водоизмещение – 1400 т; длина – 85 м; скорость – 23 узла; вооружение – два 120-мм, четыре 76-мм, шесть 37-мм орудий и два торпедных аппарата, экипаж – 125 чело-

век), который числился бронепалубным крейсером. Бронирование борта и палубы только в районе машин : пояс 20 мм, палуба 20 мм. Построенный на верфи «Шихау» в 1910 году корабль прослужил до 1953 года, правда, с 1923 года как учебное судно.

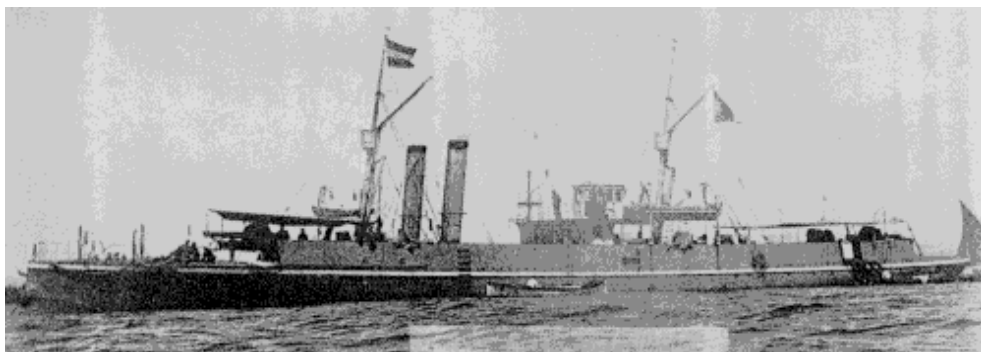


Рис. 21. Китайский минный крейсер «Фэй-Ин» (1895 г.)

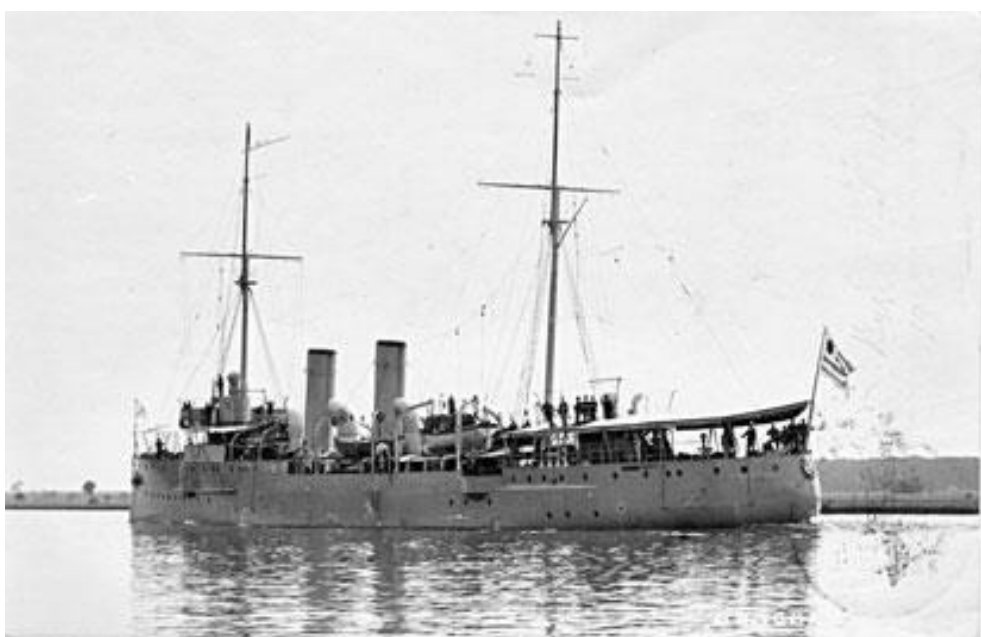


Рис. 22. Минный крейсер «Уругвай» (1910 г.)

На флоте Эквадора торпедно-канонерская лодка «Либертадор Боливар» («Bolivar»; водоизмещение – 750 т; длина – 72,3 м; скорость – 21,5 узлов; вооружение – два 120-мм, пять 57-мм, четыре 47-мм орудия, три торпедных аппарата; бронирование борта и палубы в районе машинного отделения – 25 мм), построенная в 1896 году в Англии и купленная в 1907 году у Чили, не только стала называться крейсером, но много лет была самым крупным военным кораблем страны. А при необходимости также выполняла функции президентской яхты [10].

Как бы в пикку малым странам, флоты крупных держав Южной Америки наоборот официально называли минные крейсера торпедно-канонерскими лодками. Кроме двух выше указанных государств, имели в своем составе корабли этого класса флоты Аргентины (3 судна), Бразилии (5) и Чили (2). Первыми в регионе в 1890 году минные крейсера приобрела у Англии Аргентина, это были два корабля типа «Эспора» («Espero» и «Resales»; водоизмещение – 528 т; длина – 61 м; скорость – 19 узлов; вооружение – два 75-мм, пять 47-мм орудия и пять торпедных аппаратов). Два торпедных аппарата располагались в центре корабля в спаренных установках, а пятый – в носу. В 1893 году аргентинский флот пополнил более крупный корабль «Патриа» (водоизмещение – 1070 т; скорость – 20 узлов; вооружение – два 120-мм, четыре 57-мм, два 47-мм орудия и два торпедных аппарата).

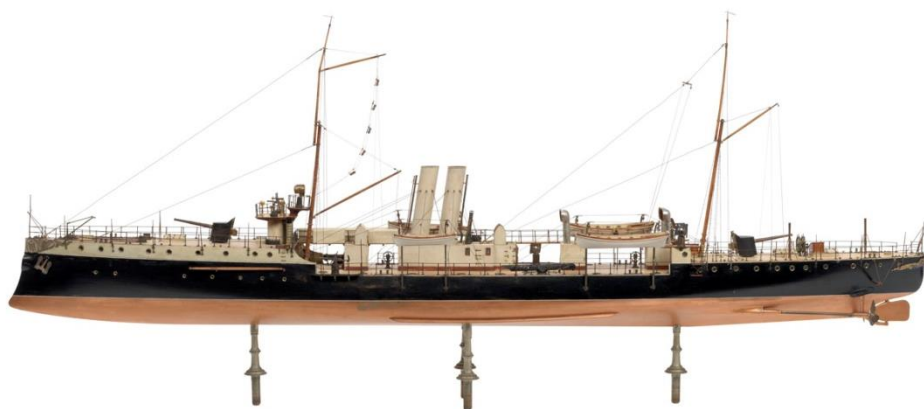


Рис. 23. Модель торпедной канонерской лодки «Либертадор Боливар» (1893 г.)

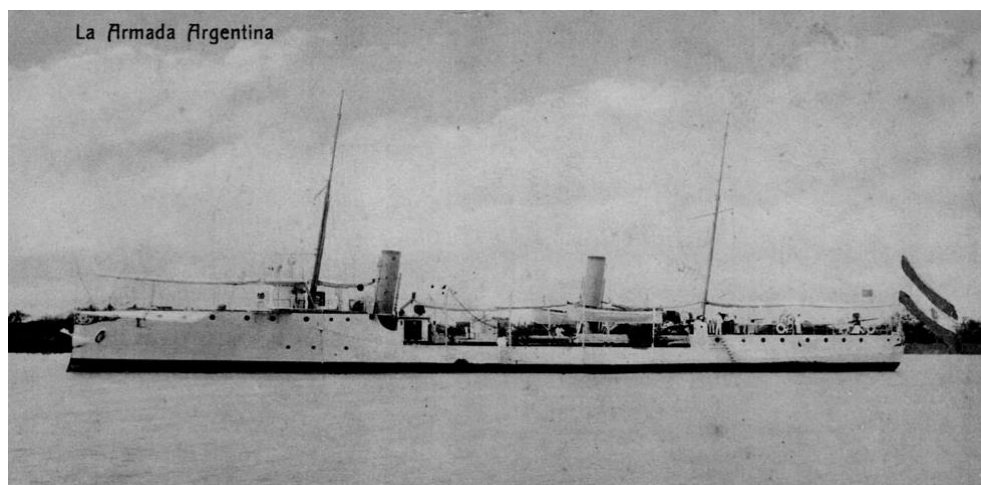


Рис. 24. Аргентинский минный крейсер «Эспора» до (вверху) и после (внизу) модернизации

Бразилия вначале купила в 1893 году две торпедно-канонерские лодки в Англии у Армстронга. Затем приобрела еще три типа «Тамайо» (водоизмещение – 1065 т; длина – 76 м; скорость – 23 узла; вооружение – два 105-мм орудия и три торпедных аппарата) в Германии у Круппа. Армстронговской торпедно-канонерской лодке «Густаво Сампайо» («Gustavo Sampaio»; водоизмещение – 487 т; длина – 60 м; скорость – 21 узел; вооружение – два 90-мм орудия и три 406-мм торпедных аппарата), было суждено достичь наиболее громкой победы из всех кораблей этого класса. Увы, победа была одержана над своим земляком.

Бунты в вооруженных силах стран Латинской Америки в конце XIX века были явлением почти обыденным, но то, что произошло в октябре 1893 года в Бразилии вышло за всякие

рамки. В стране восстал флот против армии и правительства. В течение более полугода корабли периодически и, как правило, безрезультатно перестреливались с береговыми батареями, но положение не менялось: моряки контролировали столичный порт, правительство – берег. Армия была бессильна против могучих пушек кораблей, а флот не мог воевать на суше. Однако полторы тысячи моряков смогли парализовать торговлю и политическую деятельность Рио-де-Жанейро. Тогда бразильское правительство решило применить новое оружие – торпеды. На операцию в апреле 1894 года вышел минный крейсер «Густаво Сампайо», только купленный в Англии. Ночью под тропическим дождем он приблизился к якорной стоянке мятежников и с 20 м выпустил две торпеды в броненосец «Аквибадан» (водоизмещение – 6000 т; длина – 93 м; скорость – 16 узлов; вооружение – четыре 234-мм и шесть 140-мм орудий). Хотя цели достигла только одна торпеда, но броненосец в течение нескольких минут затонул, и с восстанием было покончено. Восставшие пробовали отстреливаться: в «Сампайо» попало около 40 снарядов, выпущенных из пушек Норденфельда, но на его борту пострадал только один человек.

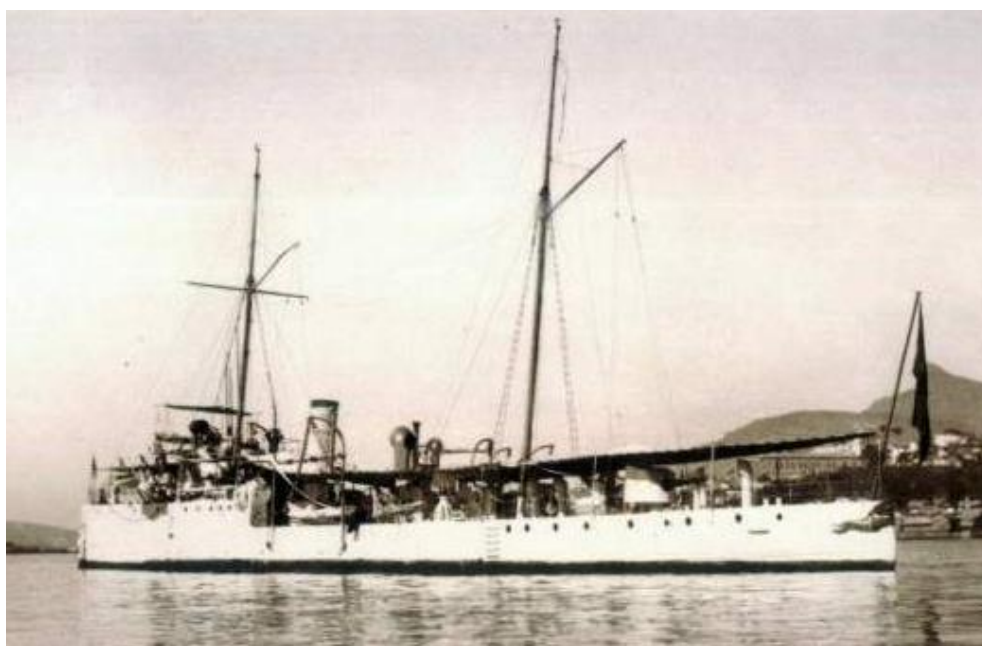


Рис. 25. Бразильская торпедная канонерская лодка «Густаво Сампайо» (1893 г.)



Рис. 26. Чилийская торпедно-канонерская лодка «Адмирал Линч» (1890 г.)

В 1890 году Чили построила в Англии две торпедно-канонерские лодки «Адмирал Конделл» и «Адмирал Линч» (водоизмещение – 710 т; длина – 70 м; скорость – 20,5 узла;

вооружение – шесть 67-мм орудий и пять торпедных аппаратов, экипаж 87 человек). Корабли имели стальной корпус и легкое бронирование на протяжении машинного и котельного отделений. В 1891 году чилийский флот почти в полном составе восстал против президента-диктатора Бальмаседа (José Manuel Balmaceda; 1838–1891), на стороне диктатора из всех ВМС остались только эти два «адмирала». Апрельской ночью 1891 года они атаковали стоящий на якоре флагманский броненосец повстанцев «Адмирал Кохрене» (водоизмещение – 3630 т; длина – 64 м; скорость – 13 узлов; вооружение – шесть 229-мм орудий). Повстанцы прозевали атаку, но из десяти торпед, выпущенных почти в упор, до цели дошла только одна. Однако и этого попадания хватило с избытком: взрыв мгновенно отправил старый казематный корабль (1874 г.) на дно. Чили удостоилось сомнительной чести – их корабль занял самую первую строчку в длинном списке броненосцев, потопленных с помощью торпеды.

Выводы

Все эти успехи стали «лебединой песней» минных крейсеров. Опыт последующих боевых действий подтвердил, что они не могут эффективно защитить крупные корабли от атак миноносцев, поскольку значительно уступают последним в скорости, а в качестве ударных торпедных кораблей из-за больших размеров и опять-таки тихоходности также оказались неполноценными. С появлением эскадренных миноносцев класс минных крейсеров быстро и полностью исчез из флотов ведущих морских держав. «Крейсера» же малых стран, как правило, прожили долгую и спокойную жизнь, совершая визиты в иностранные порты и радуя сердца своих президентов и адмиралов [11].

Подводя итог краткого обзора больших минных судов последних полутора десятилетий позапрошлого века, можно лишь отметить, что в истории найдется немного примеров столь неудачной «ветви» военного кораблестроения. Непродуманность концепции в большинстве случаев дополнялась неудачным ее осуществлением. Как часто бывает, «гибрид» оказался нежизнеспособным – уж слишком разные требования предъявлялись к малому легкому крейсеру (защитнику эскадры) и миноносцу (корабль атаки). А историки флота записали на скрижали очередной парадокс.

Примечания

1. *Каторин Ю.Ф., Волковский Н.Л.* История корабля. От гребного флота Древнего мира до наших дней. М.: АСТ, 2010. 686 с.
2. *Мельников Р.М.* Минные крейсера России (1886–1917 гг). СПб.: издатель М.А. Леонов, 2005. 128 с.
3. *Усов В.Ю.* Минные крейсера «Лейтенант Ильин» и «Капитан Сакен» // Судостроение. 1982. №4.
4. *Мельников Р.М.* Минные крейсера типа «Казарский» // Судостроение. 1982. №6.
5. *Усов В.Ю.* Минный крейсер «Абрек» // Судостроение. 1982. №7.
6. *Климовский С.Д.* Минные крейсера типа «Охотник» // Судостроение. 1984. №3.
7. Энциклопедия кораблей / Под ред. К. Маршала. СПб.: «Полигон», 1997. 620 с.
8. *Colledge J. J., Warlow B.* Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy (Rev. ed.). London: Chatham, 2004.
9. *Winfield R., Lyon D.* The Sail and Steam Navy List: All the Ships of the Royal Navy 1815–1889. London: Chatham Publishing, 2004.
10. *Conway's All the World's Fighting Ships, 1860–1905.* London: Conway Maritime Press, 1979.
11. *Митюков Н.В.* Стратегическое оружие районного масштаба // Моделист конструктор. 2010. № 1.
12. *Каторин Ю.Ф.* Уникальная и парадоксальная военная техника. Т. 1. СПб.: «Полигон», 2006.

References:

1. *Katorin Ju.F., Volkovskij N.L.* Istorija korablja. Ot grebnogo flota Drevnego mira do nashih dnei. M.: AST, 2010. 686 s.
2. *Mel'nikov P.M.* Minnye krejsera Rossii (1886–1917 gg). SPb.: izdatel' M.A. Leonov, 2005. 128 s.

3. *Usov V.Ju.* Minnye krejsera «Lejtenant Il'in» i «Kapitan Saken» // Sudostroenie. 1982. №4.
4. *Mel'nikov R.M.* Minnye krejsera tipa «Kazarskij» // Sudostroenie. 1982. №6.
5. *Usov V.Ju.* Minnyj krejser «Abrek» // Sudostroenie. 1982. №7.
6. *Klimovskij S.D.* Minnye krejsera tipa «Ohotnik» // Sudostroenie. 1984. №3.
7. Jenciklopedija korablej /Pod red. K. Marshala. SPb.: «Poligon», 1997. 620 s.
8. *Colledge J. J., Warlow B.* Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy (Rev. ed.). London: Chatham, 2004.
9. *Winfield R., Lyon D.* The Sail and Steam Navy List: All the Ships of the Royal Navy 1815–1889. London: Chatham Publishing, 2004.
10. Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905. London: Conway Maritime Press, 1979.
11. *Mitjukov N.V.* Strategicheskoe oruzhie rajonnogo masshtaba // Modelist konstruktor. 2010. № 1.
12. *Katorin Ju.F.* Unikal'naja i paradoksal'naja voennaja tehnika. T. 1. SPb.: «Poligon», 2006.

УДК 355/359

Минные крейсера: корабли, не оправдавшие надежд

Юрий Федорович Каторин

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация
Доктор военных наук, профессор
E-mail: katorin@mail.ru

Аннотация. В данной статье описана история развития минных крейсеров, этот класс возник в конце XIX века, как следствие многочисленных попыток создать по-настоящему мореходные миноносцы и обеспечить их командам хорошие условия обитания. Поэтому эти корабли имели гораздо большее водоизмещение, на них устанавливалось усиленное артиллерийское вооружение, часто за счет ослабления торпедного. Основным предназначением их считалась оборона крупных кораблей – броненосцев и крейсеров – от атак вражеских миноносцев в открытом море, а дополнительным – атака кораблей неприятеля торпедами. Однако анализ их боевого применения подтвердил, что они не могут эффективно защитить крупные корабли от атак миноносцев, поскольку значительно уступают последним в скорости, а в качестве ударных торпедных кораблей из-за больших размеров и опять-таки тихоходности также оказались неполноценными. С появлением эскадренных миноносцев класс минных крейсеров быстро и полностью исчез из флотов ведущих морских держав.

Ключевые слова: Минный крейсер, торпедный аппарат, борьба с миноносцами, условия обитания на миноносце.