International Naval Journal

Has been issued since 2013. ISSN 2411-3204
2013. Vol.(2). № 2. Issued 4 times a year

EDITORIAL STAFF

Mitiukov Nicholas – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation (Editor in Chief)
Mamadaliev Anvar – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation

EDITORIAL BOARD

Anca Alejandro – Institute of Naval History and Culture Naval, Spain
Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA
Katorin Yuri – National research university of information technologies, mechanics and optics, St. Petersburg, Russian Federation
Fedorov Aleksandr – Rostov State University of Economics, Taganrog, Russian Federation
Menjkovsky Vaycheslav – University of Belarusian State, Minsk, Belarus
Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus
Zherebtsov Igor – Institute of Language, Literature and History, Komi Science Centre, Syktyvkar, Russian Federation

Journal is indexed by: CrossRef

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.
Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 26/2 Konstitutcii, Office 6
354000 Sochi, Russian Federation

Website: http://ejournal37.com/
E-mail: sochi003@rambler.ru

Founder and Editor: Academic Publishing House *Researcher*

Passed for printing 10.09.13.
Format 21 × 29,7/4.
Enamel-paper. Print screen.
Headset Georgia.
Ych. Izd. l. 4,5. Ysl. pech. l. 4,2.

Circulation 500 copies. Order № INJ-2.

© International Naval Journal, 2013

International Naval Journal

2013
№ 2

International Naval Journal

Издается с 2013 г. ISSN 2411-3204
2013. № 2 (2). Выходит 4 раза в год.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Митюков Николай – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация (Главный редактор)
Мамадалиев Анвар – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Анка Алехандро – Институт военно-морской истории, Испания
Каторин Юрий – Санкт-Петербургский национальный университет информационных технологий, механики и оптики, Санкт-Петеребург, Российская Федерация
Крауфорд Кент – Группа управления артиллерийским огнем, США
Рожков Андрей – независимый исследователь, Жлобин, Беларусь
Федоров Александр – Ростовский государственный экономический университет (РИНХ), Таганрог, Российская Федерация
Меньковский Вячеслав – Беларусский государственный университет, Минск, Беларусь
Жеребцов Игорь – Институт языка, литературы и истории Коми научного центра РАН, Сыктывкар, Российская Федерация

Журнал индексируется в: CrossRef

Статьи, поступившие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций.
Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 354000, Россия, г. Сочи, ул. Конституции, д. 26/2, оф. 6
Сайт журнала: http://ejournal37.com/
E-mail: sochi003@rambler.ru

Учредитель и издатель: ООО «Научный издательский дом "Исследователь"» - Academic Publishing House *Researcher*

Подписано в печать 10.09.13.
Формат 21 × 29,7/4.
Бумага офсетная.
Печать трафаретная.
Гарнитура Georgia.
Уч.-изд. л. 4,5. Усл. печ. л. 4,2.
Тираж 500 экз. Заказ № INJ-2.

© International Naval Journal, 2013

International Naval Journal

2013
№ 2

CONTENTS

Articles and Statements

Peruvian Monitors of American Origin
Yuri F. Katorin, Igor V. Yurin 54

"Stunted Shoots" of the Genealogical Tree of the British Navy's Battleships
Leonid A. Olyunin 62

Portuguese Navy During the Last Years of the Monarchy
Nicholas W. Mitiukov 70

Copyright © 2013 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 2, № 2, pp. 54-61, 2013

DOI: 10.13187/inj.2013.2.54
www.ejournal37.com

Articles and Statements

UDC 656.612.1

Peruvian Monitors of American Origin

[1] Yuri F. Katorin
[2] Igor V. Yurin

[1] National research university of information texnologies, mechanics and optics, Russian Federation
197101, Sankt-Peterburg, Kronverkskiy prospekt, 49
Dr. (military), Professor
E-mail: katorin@mail.ru
[2] National research university of information texnologies, mechanics and optics, Russian Federation
197101, Sankt-Peterburg, Kronverkskiy prospekt, 49
PhD (military), Assistant Professor
E-mail: 9402015@mail.ru

Abstract

In this article is told about the purchase by Peruvian government in the United States of the monitors «Manco Cápac» (USS «Oneota») and «Atahualpa» (USS «Katawba»). The details of the passage of these ships from the port of building to the place of new basing are described. The march of low-board ships around South America, was extremely difficult and dangerous. The article is given the basic stages of the service of monitors in the Peruvian fleet.

Keywords: Peruvian fleet, the export of ships, monitors «Manco Cápac» and «Atahualpa», seaworthiness, Panama Canal, passage around South America, the war of Peru with Chile 1879–1883, the ports of Callao and Arika.

Введение

Мир к середине XIX века представлял собой клубок противоречий, а так как способы дипломатического решения конфликтов являлись скорее исключением, чем правилом, то на первом плане была сила, одним из основных компонентов которой являлся военно-морской флот. Основой мощи любого флота в то время считались броненосные корабли. В создавшейся ситуации правительства многих второстепенных стран были уверены, что наличие в их флоте нескольких или даже одного броненосца поднимет их влияние и повысит международный престиж страны. Однако строить самостоятельно корабли этого класса могли только самые богатые и развитые страны, что они охотно и делали, но за «большие деньги». Второстепенные страны, как правило, не могли себе позволить покупку «стандартных» эскадренных броненосцев, а строили броненосцы береговой обороны. На бумаге такие корабли выглядел очень и очень грозно, на деле же, мизерная высота борта и отвратительная мореходность сводили на нет все их «бумажные» преимущества. Поэтому корабли больше

стояли у пирса, или делали несколько рейсов в год вдоль побережья, чем ходили в море. Мало того их «доставка» через океанские просторы часто превращалась в сложнейшую операцию. Если кто по-настоящему выигрывал от гонки вооружений, то это были судостроительные концерны, для которых большие амбиции малых стран обернулись колоссальными прибылями.

Предыстория вопроса

В 1867 году руководство Перу, находившееся под угрозой войны с Испанией, обратилось к американскому правительству с предложением купить два стоящих в резерве Эриксоновских монитора. Впрочем, первая попытка купить монитор в США у Эрикссона была предпринята еще в начале 1862 года, но сделку сорвал президент Авраам Линкольн (Abraham Lincoln; 1809–1865), решивший усилить мощь флота федералистов [1].

Монитор типа «Теппенканоэ» (компьютерная модель)

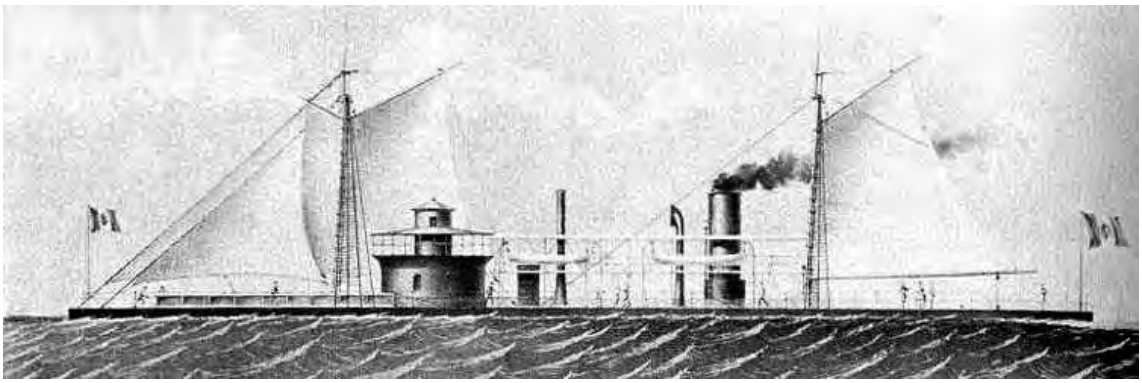
После окончания гражданской войны (1861—1865) обстановка в Соединенных Штатах коренным образом изменилась – военно-морской секретарь США Гидеон Уэллс (Gideon Welles; 1802–1878), считая, что в условиях послевоенного сокращения бюджета флот все равно не сможет содержать такое количество кораблей, заявил, что если верфь-строитель возместит правительству деньги на постройку мониторов, то она вольна распоряжаться с ними по своему усмотрению. Однако в конечном итоге потребовалось одобрение Конгресса чтобы сделка состоялась. В 1868 году перуанцы, по цене 375000 долларов за каждый корабль, купили у США мониторы «Ониота» (USS «Oneota») и «Катавба» (USS «Katawba») типа «Теппенканоэ» («**Tippencanoe»**), которые до конца гражданской войны не успели вступить в строй и застряли в резерве. Окрещенные в память завоевания Южной Америки испанцами как «Манко Капак» («Manco Cápac») и «Атаульпа» («Atahualpa»), эти корабли стали завершающим штрихом к броненосному флоту Перу, уже включавшему броненосец с центральной батареей «Индепенденсия» («Independencia») и океанский монитор «Уаскар» («Huascar»). Для комплектования экипажей Перу также наняло на службу нескольких мор-

ских офицеров Конфедерации (правда, уже после того, как попытка привлечь в свои ряды офицеров-северян провалилась) [1, 2].

Манко Капак, согласно устной инкской легенде, первый инка, сын Солнца и Луны; был послан Солнцем на Землю, чтобы спасти людей от варварства и взаимоистребления, научить земледелию и ремеслам и утвердить культ «подлинных» богов: Солнца, Луны и «творца мира» — Пачакамака. Он был первым (мифическим) правителем обширного инкского государства. Атаульпа (ок. 1500–1533) – последний верховный правитель инков. Пленение Атауальпы произошло в результате сражения 16 ноября 1532 года близ города Кахамарка, в котором участвовали 160 испанцев под командованием Франциско Писарро (Francisco Pizarro y González; ок. 1475—1541) и 30 000 перуанцев, составлявших свиту императора инков. Сражение представляло собой простую резню: Писарро, пригласивший Верховного Инку посетить его, напал на перуанцев, не ожидавших предательства, захватил Атаульпу и убил 4000 человек из числа сопровождавших, не потеряв ни одного испанца [3].

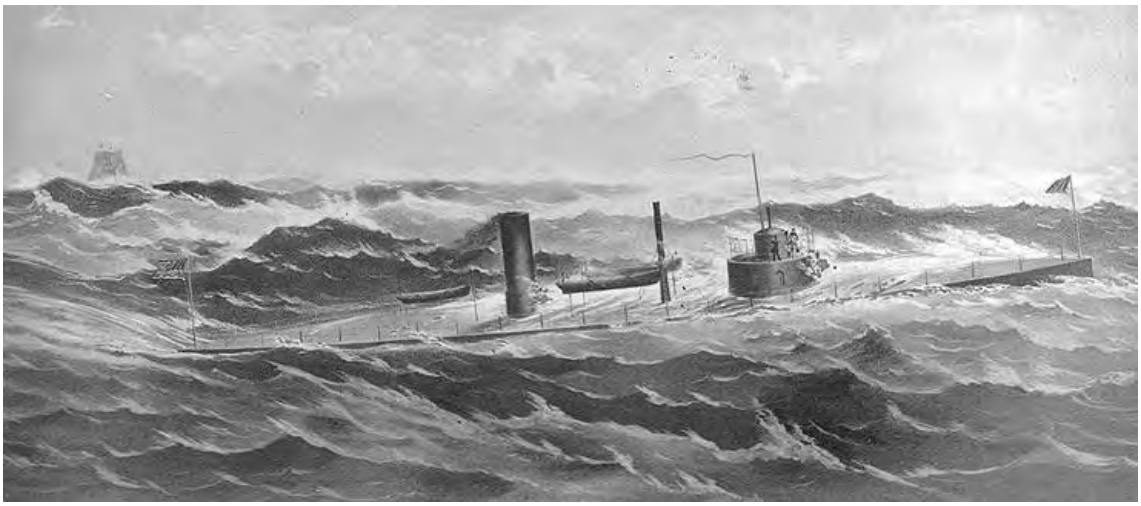
Обсуждение

Мониторы имели следующие ТТХ: водоизмещение 2100 т, длина 68,8 м, ширина 13,6 м, среднее углубление 4,1 м. Бронирование: башня и боевая рубка 10 слоев железа толщиной по 25,4 мм, бортовой пояс 5 слоев железа толщиной по 25,4 мм, основание башни 8 слоев железа толщиной по 25,4 мм, палуба 37 мм. Также броневую защиту получило основание дымовой трубы (во избежание попадания воды в топки, в случае пробоин в трубе) и впускной патрубок вентилятора. Дополнительно, на крыше башни установили броневой парапет из тонкого 13-мм железного листа, предназначенный для защиты от пуль. Вооружение: первоначально два 381-мм гладкоствольные орудия Дальгрена, позже заменены на 203-мм нарезные [4].

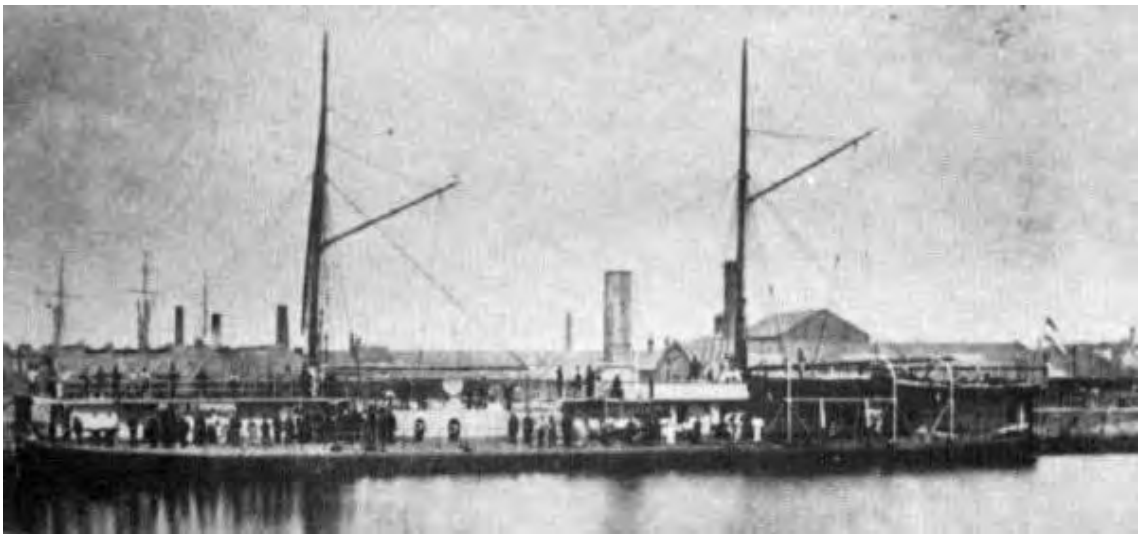


Монитор «Atahualpa», оборудованный мачтами и навесной палубой, на переходе в Перу

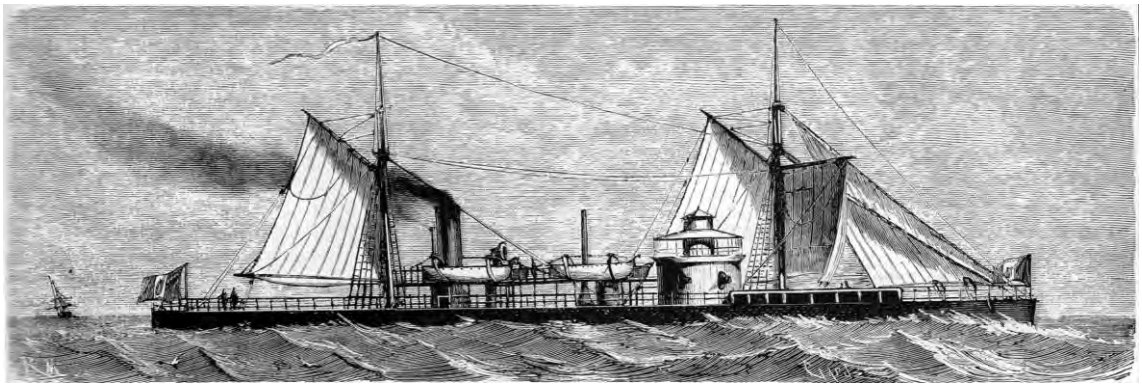
Корабли имели плоское дно, облегчавшее действие на мелководьях, невысокий надводный борт с гладкой палубой, поверх которой возвышалась единственная башня (увенчанная неподвижной боевой рубкой), дымовая труба и втяжной патрубок системы вентиляции. Силовая установка состояла из сравнительно мало распространенного типа компактного, но не очень эффективного парового двигателя с вибрирующими рычагами, разработанного Джоном Эрикссоном (John Ericsson, 1803–1889) специально для ограниченного объема мониторов, пар подавался из двух котлов Мартина. Работающий на единственный винт двигатель развивал мощность в 320 лошадиных сил: Д. Эрикссон считал, что вместе с более плавными обводами корпуса этого хватит для достижения скорости в 13 узлов, но на практике новые мониторы развивали всего восемь. Существенным новшеством этой серии мониторов перед предшественниками стало наличие невысокого (38 см) кольцевого броневого бруствера вокруг башни толщиной 5" (127 мм) – он должен был предохранять башню от заклинивания при попаданиях снарядов между нею и палубой, а для улучшения обитаемости они были оборудованы легкой навесной палубой между башней и трубой [4, 5].



Монитор «Manco Cápac» в шторм



Монитор «Atahualpa» под перуанским флагом



«Atahualpa» под перуанским флагом (гравюра 1879 г.)

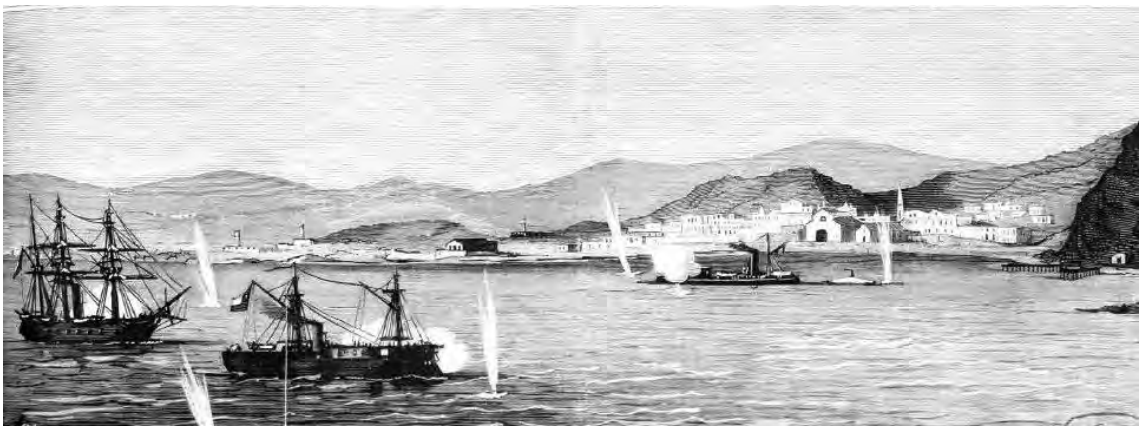
Мониторы были оснащены для длительного океанского перехода; оборудованы фальшбортом и легкой парусной оснасткой. Несмотря на эти меры оба «американца» имели крайне низкую мореходность, поэтому Перу купил два парохода, «Рейес» («Reyes») и «Мараньон» («Marañon») для их буксировки, ибо из-за отсутствия еще не построенного Панам-

ского канала путь пролегал вокруг всей Южной Америки. По политическим причинам, а также из-за механических неисправностей, поставка кораблей задержалась до 1869 года. Переход получился очень тяжелым, корабли только достигли порта Пенсакола (Pensacola), Флорида, как поломка машин вынудила ждать 30 дней, пока ремонт будет завершен.

Переход от Ки-Уэст (Key West) на Багамы, проходил в очень тяжелых погодных условиях и корабли разделились. «Atahualpa» благополучно достиг острова Большой Инагуа на Багамах и смог пополнить запасы, хотя экипажу пришлось самим заплатить за себя. Второму монитору выпали более серьезные испытания – когда «Reyes» попытался после шторма подать буксирный конец, он столкнулся с «Manco Cápac» и затонул в течение 15 минут. Монитор, оставшись без угля и продовольствие, был вынужден сделать заход в порт Наранхо (Naranjo; Куба), удерживаемый повстанцами, восставшими против испанского правительства. Они позволили кораблю, пополнить запасы продовольствия, но угля в порту была очень мало, поэтому экипаж, погрузив все, что удалось найти, с трудом смог достичь Багамских островов, где через местную шхуну «Нассау» («Nassau») информировал перуанские власти о своем бедственном положении [2, 5].

Корабли, наконец, воссоединились в порту Сент-Томас (St. Thomas) на Виргинских островах, но опять пришлось ждать, пока пароход «Пачитеа» («Pachitea») придет из Перу для буксировке «Manco Cápac», поскольку монитор умудрился случайно протаранить и утопить во время шторма, свой прежний буксир, «Reyes». При заходе в Рио-де-Жанейро в ночь на 15 сентября 1869 года, «Manco Cápac» сел на мель. Правда, он был снят с мели уже на следующий день, но устранение повреждений потребовали три месяца для ремонта. В это время корабли были объединены в один отряд с паровым корветом «Унион» («Union»). Ведомые опытным «лидером», они без дальнейших приключений прошли Магелланов пролив 29 января 1870 года и прибыли в Кальяо 11 мая 1870 года [2].

Перуанские корабли были единственными из «экспортных» эриксоновских мониторов, которым пришлось побывать в бою. В ходе неудачной для Перу войны с Чили 1879–1883 годов мореходные корабли перуанского флота были потоплены или захвачены, «Manco Cápac» и «Atahualpa» остались самыми мощными единицами флота. Перуанское командование отлично понимало, что в открытое море отправлять эти старые неморехдные корабли против современных броненосцев чилийцев бессмысленно, и применяло их для обороны стратегических портов. Во время войны они отражали атаки чилийцев на порты Кальяо и Арика [6].



Бой «Huascar» и «Manco Cápac» у порта Арика

Чилийская эскадра получила подкрепление в виде перевооруженного «Huascar», на котором теперь были установлены две новейшие 8-дюймовые пушки, и стала действовать активнее. 27 февраля 1880 года порт Арика был атакован «Huascar», которым теперь командовал капитан первого ранга Мануэль Томпсон, и паровым корветом «Магелланесом» («Magellanes»). Небронированный «Magellanes» вынужден был отойти, опасаясь огня с береговых батарей, «Huascar» же продолжил обстрел порта, хотя потерял несколько человек убитыми и ранеными. Тогда в бой рискнул вступить «Manco Cápac», сопровождаемый ми-

ноноской. Броненосцы безуспешно обстреливали друг друга с дистанции около 200 ярдов (180 м), но «Huascar» из-за присутствия миноноски не рискнул предпринять попытку тарана. После длительного обмена выстрелами «Huascar» отошел и больше порт обстреливать не пытался [7].

Монитор «Atahualpa» перед затоплением

Модель одного из мониторов

Вскоре после этого два чилийских военных корабля отправились на юг, чтобы эскортировать транспорты с чилийскими войсками, перевозимыми на север для штурма Кальяо и Лимы, а заодно обстрелять порт. До 11 декабря 1879 года подобная операция успешно проделывалась несколько раз, но теперь они получили отпор. Перуанский монитор «Atahualpa» в сопровождении буксира вышел на бой с чилийской эскадрой, нападавшим, не имеющим

брони, пришлось спешно отойти. В ходе боя, чилийские корабли попаданий не получили, но при выстреле из 8-дюймовой пушки корвета «Ангамос» («Angamos»), ствол слетел с лафета и упал за борт, убив при этом командира орудия, лейтенанта-артиллериста и ранив несколько человек. Но, тем не менее, «Angamos» удалось наглядно продемонстрировать тактическое значение на море более дальнобойных пушек [8].

Монитор «Manco Cápac» (до 1868 г. USS «Oneota»), заложен 10.09.1862 г. на верфи «Alexander Swift & Company» Cincinnati, штат Ohio, спущен на воду 21.05.1864 г., закончен строительством 10.06.1865 г., продан Перу 13.04.1868 г. В 1879 г., когда Чили начала войну с Боливией и Перу, монитор был направлен для защиты порта Арика (Arica). Захваченный чилийцами в битве при Angamos, бывший перуанский монитор «Huascar» 27 февраля 1880 г. атаковал этот порт, «Manco Cápac» вступил с ним в поединок, который закончился с неопределенным результатом. Хотя капитан «Huascar» был убит в бою, но сам монитор почти не пострадал и чилийский флот по-прежнему держал блокаду Арики. Когда чилийская армия, вышла к городу по суше, то «Manco Cápac» сделал 6 июня 1880 г. вылазку и таранил дозорную шхуну «Covadondga», но на следующий день монитор был затоплен своей командой для предотвращения его захвата, поскольку город был взят чилийцами [2, 9].

Монитор «Atahualpa» (до 1868 г. USS «Katawba»), заложен 10.09.1862 г. на верфи «Alexander Swift & Company», спущен на воду 13.04.1863 г., закончен строительством 10.06.1865 г., продан Перу в 1868 г. Когда началась война в Тихом океане с Чили в 1879 г., «Atahualpa» был размещен в качестве стационера в порту Кальяо. 11 декабря 1880 г. отряд чилийских кораблей начал обстреливать Кальяо с дистанции в 4 мили (6,4 км), находясь вне зоны действия береговых батарей. Перу многое сделало для усиления обороны Кальяо, но Чили, захватившая во время войны в Тихом Океане полный контроль над морем, имели возможность импортировать новейшие дальнобойные пушки. Установленные на кораблях, они давали чилийцам возможность расстреливать портовые сооружения и корабли в гавани, не рискуя попасть под ответный огонь перуанских береговых батарей. «Atahualpa», в сопровождении буксира, вышел из порта для боя с чилийской эскадрой, но не смог нанести ущерб быстроходным судам противника, хотя и отогнал их от порта. 16 января 1881 г. его экипаж был вынужден затопить корабль для предотвращения захвата сухопутными войсками Чили, так как они ворвались в город [2, 9].

Заключение

Оба монитора были затоплены своими экипажами, когда удержание портов стало невозможным. Флот этой страны практически перестал существовать после войны 1879–1883 гг. Война и чилийская оккупация полностью разорили страну. Перу на долгое время становится больше не по карману приобретение сильных кораблей. Так что ее последними броненосными судами так и осталась пара приобретенных в Соединенных Штатах старых мониторов, которые нашли свою могилу в конце войны. Кстати, в 2007 г. экспедиция Чилийского университета из Сантьяго смогла найти останки одного из мониторов, что стало событием года в мире дайвинга [10].

Примечания:

1. Бойнтон Ч. История американского флота во время восстания. Сочинение Чарльза Бойнтона. В 2-х томах. Перевел с английского лейтенант Пав. Мордовин. СПб.: Печатано в Типографии Морского Министерства, 1868–1870 гг.
2. Melo Moreno R. Historia de la Marina del Perú. Lima: El Auxiliar del Comercio, 1911.
3. Мифологический словарь. М.: «Советская энциклопедия», 1990. 672 с.
4. All the World's Fighting Ships, 1860—1905. London: Conway Maritime Pres/ US Naval Institute Pres, 1979. 528 p.
5. Каторин Ю.Ф., Ачкасов Н.Б. Мониторы и броненосцы береговой обороны. СПб.: Галея-Принт, 2011.
6. Митюков Н.В. Броненосцы конца XIX в. Перу, Чили, Бразилии. // Наука и техника, 2010. № 3.
7. Scheina Robert L. Latin America: A Naval History, 1810–1987. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1987.
8. Hovgaard W. Modern History of Warships. London, 1920.

9. Шталь А.В. Малые войны 1920–1930-х годов. М.: АСТ, 2003.
10. Каторин Ю.Ф. Броненосцы. СПб.: Галея-Принт, 2008.

References:

1. Boynton H. History of American fleet during the uprising. Charles's composition Boynton. In the 2-nd volumes. Lieutenant Pav. Mordovin transferred from the English. St. Petersburg: Pechatano in the printing house of sea ministry, 1868–1870.
2. Melo Moreno R. Historia de la Marina del Perú. Lima: El Auxiliar del Comercio, 1911.
3. Mythological dictionary. M.: «Soviet encyclopedia», 1990. 672 s.
4. All the World's Fighting Ships, 1860—1905. London: Conway Maritime Pres / US Naval Institute Pres, 1979. 528 p.
5. Katorin Yu. F., Achkasov N. B. Monitors and the Battleships of coast defense. St. Petersburg: Galeya-Print, 2011.
6. Mityukov N.V. Battleships of end XIX v. Peru, Chile, Brazil // Nauka i Tekhnika. 2010. № 3.
7. Scheina Robert L. Latin America: A Naval History, 1810–1987. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1987.
8. Hovgaard W. Modern History of Warships. London, 1920.
9. Shtal A.V. Small wars 1920–1930 of years. M.: AST, 2003.
10. Katorin Yu.F. Battleships. St. Petersburg: Galeya-Print, 2008.

УДК 656.612.1

Перуанские мониторы американского происхождения

[1] Юрий Федорович Каторин
[2] Игорь Валентинович Юрин

[1] Университет ИТМО, Российская Федерация
197101, Санкт-Петербург, Кронверский проспект, 49
Доктор военных наук, профессор
E-mail: katorin@mail.ru
[2] Университет ИТМО, Российская Федерация
197101, Санкт-Петербург, Кронверский проспект, 49
Кандидат военных наук, доцент
E-mail: 9402015@mail.ru

Аннотация. В данной статье рассказывается о покупке перуанским правительством в Соединенных Штатах мониторов «Манко Капак» (USS «Ониота») и «Атаульпа» (USS «Катавба»). Описаны подробности перехода этих кораблей из порта постройки к месту нового базирования. Поход низкобортных кораблей вокруг Южной Америки, был чрезвычайно труден и опасен. Приведены основные этапы службы мониторов в Перуанском флоте.

Ключевые слова: Перуанский флот, экспорт кораблей, мониторы «Манко Капак» и «Атаульпа», мореходность, Панамский канал, переход вокруг Южной Америке, война Перу с Чили 1879—1883 гг., порты Кальяо и Арика.

Copyright © 2013 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 2, № 2, pp. 62-69, 2013

DOI: 10.13187/inj.2013.2.62
www.ejournal37.com

UDC 94(415).08

"Stunted Shoots" of the Genealogical Tree of the British Navy's Battleships

Leonid A. Olyunin

Independent investigator, Kotelnich, Russian Federation

Abstract

The article discusses the history of design and service of British battleships of the second rank: armored corvettes and sloops.

Keywords: United Kingdom, navy, Victorian period, battleship.

Стремительно ворвавшаяся в мировое кораблестроение броненосная эра к началу 1860-х годов остановила постройку немалого числа чисто парусных кораблей, причем степень готовности многих из них была довольно высокой. Именно за счет таких парусников флоты Англии и Франции, вечные соперники на море, пополнились целым рядом деревянных паровых броненосцев. Однако эти корабли не блистали мореходными качествами, и посылка их в океанские плавания была далеко не безопасной. Поэтому в Англии встал вопрос о необходимости постройки небольших броненосцев для крейсерства на океанских коммуникациях и защиты колоний. Взоры Адмиралтейства обратились к уже заложенным на стапелях деревянным шлюпам и корветам. Автором переделки и исполнителем проекта стал Эдвард Рид, ставший вскоре главным строителем английского флота. Перестройке подлежали шлюпы "Trent" и "Circassian", корвет "Favorite" и фрегат "Zealous".

Идея Рида заключалась в том, чтобы установить в средней части кораблей небольшое число крупных орудий, укрыв их в броневом редуте в виде ящика. Переделке подлежали также носовая и кормовая части корпуса для обеспечения достаточной мореходности.

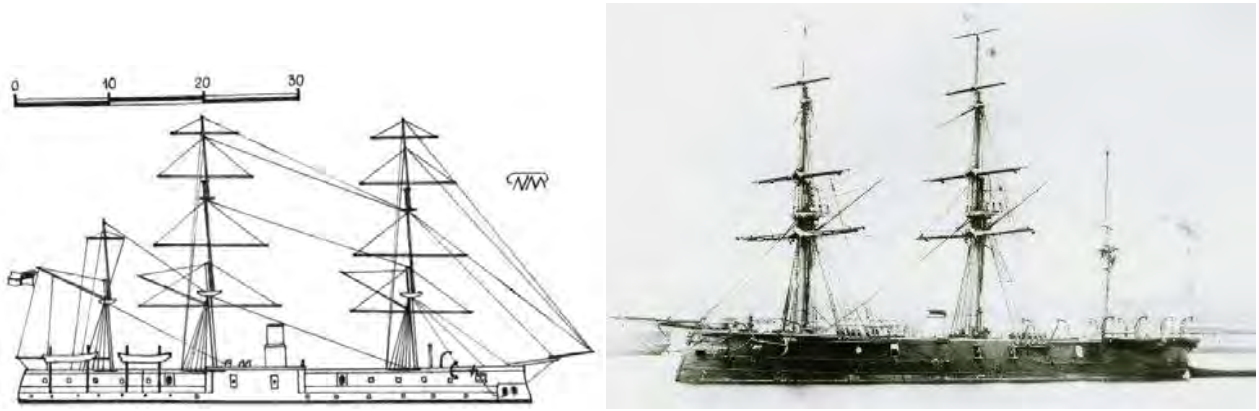
Первым таким кораблем в английском флоте считается броненосный шлюп "Research". Заложенный 3 сентября 1861 года на государственной верфи в Пемброке как один из 17-пушечных деревянных шлюпов типа "Perseus", он первоначально получил название "Trent". Решение о перестройке его в броненосец было принято в 1862 году, и тогда же он был переименован в "Research".

В ходе работ корпус корабля удлинили на три метра и сделали на полтора метра шире первоначального. Носовой оконечности придали выступающее таранное образование, а корме – плавные закругленные обводы. Общий вес брони, наложенной на "Research", составил 352 тонны, что гораздо больше, чем на подвергшейся такой же переделке шлюпе "Enterprise". Водоизмещение увеличилось на 500 тонн. Броненосец имел броневой пояс по ватерлинии шириной три метра, на которую опирался броневой редут длиной по борту 10.3 метра.

15 августа 1863 года корабль спустили на воду, а 6 апреля следующего года передали флоту.

На ходовых испытаниях в феврале 1864 года корабль достиг скорости 10.176 узлов при 937 л.с., и это было пределом его возможностей. Паровая машина системы Уатта работала на один гребной вал (винт Гриффита), пар вырабатывали два цилиндрических котла и

мощность механической установки составляла 1040 и.л.с. На традиционных гонках британских броненосцев "Research" неизменно финишировал последним, и, даже соревнуясь со своим собратом "Enterprise", за шесть часов хода отставал от него на три мили. В эскадре Британского канала он с трудом мог одолеть в скорости лишь худших ходоков, таких как "Hector" и "Prince Consort".



Броненосный шлюп "Research", Великобритания 1864 г. Заложен 3 сентября 1861 г, спущен на воду 15 августа 1863 г, вошел в строй 6 апреля 1864 г. Водоизмещение полное 1900 т, длина наибольшая 59,4 м, ширина 11,7 м, осадка 4,4 м. Мощность одновальной установки 1040 л.с., полная скорость 10,3 уз. Бронирование: пояс, редут и переборки - 115 мм железа (пояс и батарея на 500 мм деревянной подкладке). Вооружение: четыре 100 фунтовых гладкоствольных дульнозарядных орудия. Экипаж 150 человек.

Шлюп имел парусное вооружение барка с площадью парусов 18.250 ф^2 и под парусами развивал ход до шести узлов, а в комбинированном варианте: парус + машина - даже 11.5 узлов. Адмирал Уорден, в эскадру которого входил "Research", не раз лестно отзывался о его парусных качествах. Из трех гонок только под парусами броненосец один раз приходил первым и два раза вторым.

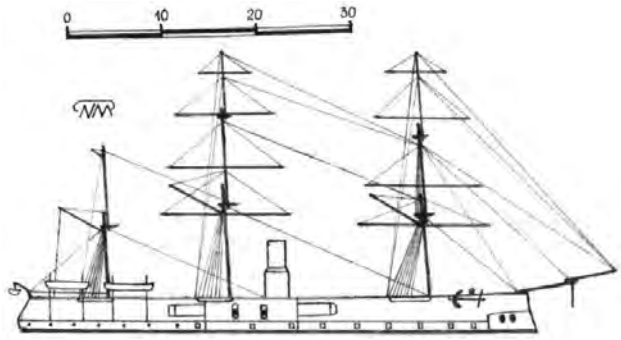
Блеснуть мастерством кораблю довелось и на международном уровне. 25 ноября 1871 года команда "Research", стоявшего в греческом порту Пирей, в честь визита в Грецию Короля Датского, бросила вызов в парусных состязаниях броненосному фрегату "Basileos Georgios" (Греция) и клиперам "Жемчуг" (Россия) и "Limier" (Франция). К сожалению, уже начавшаяся было гонка была прервана сильным штормом.

Отрицательными качествами корабля, по общему мнению специалистов, были малая дальность плавания, что позволяло использовать его в лучшем случае только для охраны коммерческих судов, и низкая мореходность. Броненосец плохо управлялся в свежую погоду и на штормовой волне. Весьма неудачным было и размещение артиллерии - орудия могли стрелять только по траверзу и крайне ограниченным носовым и кормовым курсовым углам.

Все это послужило причиной еще одной переделки корабля. По предложению адмирала Даркеса в 1869 - 70 гг. "Research" перевооружили. 100-фн. орудия заменили на 177-мм нарезные. Изменился и внешний облик броненосца. Спардек, позволявший уменьшить воздействие заливаемости и брызг, дымовую трубу, находящуюся в центре редута, и стеснявшую без того малое пространство батареи, сместили в нос за блиндированную перегородку, а сам редут насколько возможно расширили. Боевая служба "Research" продолжалась немногим более десяти лет. В 1878 году корабль вывели в резерв, а в 1884-м продали для разборки на металл.

Вторым броненосным шлюпом стал "Enterprise". Корабль был заложен на государственной верфи в Дептфорде как деревянный шлюп и первоначально назывался "Circassian". Закладка состоялась 5 мая 1862 года. В этом же году корабль переименовали, и было принято решение достраивать его как броненосный, коренным образом изменив конструкцию. Переоборудование вели по такому же пути, как и в случае с "Research". Отличие заключалось лишь в менее продолжительном броневом поясе по ватерлинии - 80 % длины корпуса.

Броня была, также как и на предшественнике, навешана на деревянный борт, но в элементах конструкции кормовой и носовой оконечностей появились железные шпангоуты, что позволяет отнести "Enterprise" к первым композитным судам. Общий вес брони – 195 тонн. Толщина пояса и броневого редута – 115 мм на 48-см тиковой прокладке. Водоизмещение от первоначального увеличилось более чем на 200 тонн.



Броненосный шлюп "Enterprise", Великобритания 1864 г. Заложен 5 мая 1862 г, спущен на воду 9 февраля 1864 г, вошел в строй 3 июня 1864 г. Водоизмещение полное 1350 т, длина между перпендикулярами 54,9 м, ширина 10,9 м, осадка 4,2 м. Мощность одновальной установки 690 л.с., полная скорость 9,9 уз. Бронирование: пояс, переборки и редут - 115 мм железа (пояс и батарея на 480 мм деревянной подкладке). Вооружение: два 100 фунтовых дульнозарядных и два 110 фунтовых казнозарядных орудия. Экипаж 130 чел.

9 февраля 1864 года "Enterprise" спустили на воду, и 3 июня того же года он вошел в строй. Корабль оказался наименьшим из всех британских рангоутных броненосцев: всего 1350 тонн.

Механическая установка мощностью 690 л.с. (паровая машина и два котла) была изготовленные на заводе Равенхилла. Машина работала на один гребной вал, вращавший двухлопастной винт Гриффита.

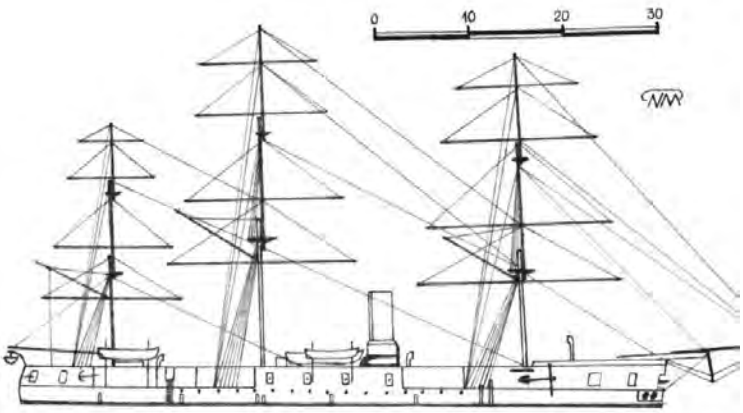
По оценке Рида, скорость "Enterprise" предполагалась не более 9 узлов, однако на испытательных пробегах в мае 1864 года шлюп почти приблизился к 10, показав 9.92 узла.

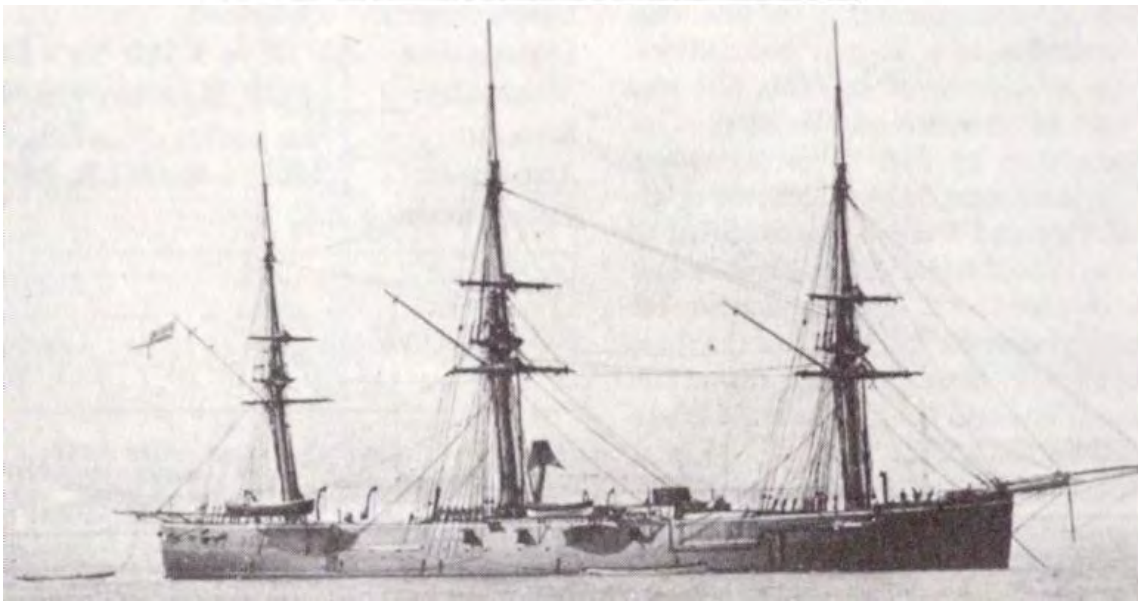
Парусные качества корабля (вооружение аналогично "Research") оказались отличными. Во время гонок в эскадре Британского канала он неизменно был одним из лидеров. По отзывам экипажа, "Enterprise" "легок на волнении, удобен для жизни на нем и слушается руля с замечательной легкостью". Единственный недостаток - отсутствие полубака, вследствие чего при ходе против волны шлюп брал носом много воды. Качка хоть и довольно большая, но не порывиста. Во время перехода из Англии в Средиземное море превосходно выдержал сильный шторм. Скорость под парусами при хорошем ветре достигала 12 узлов (в бакштаг).

Для удобства действий орудийной прислуги, вскоре после вступления корабля в строй, в 1864 году, дымовую трубу сместили из центра редута в нос. Еще через четыре года, в 1868 году, перед отправкой "Enterprise" в Средиземноморье, его перевооружили 4 х 177-мм нарезными орудиями на поворотных платформах и погонах с возможность действия через погонные и ретирадные порты.

Активная служба "Enterprise" оказалась еще менее продолжительная, чем у "Research". В 1871 году его вывели в резерв, где он и находился до сдачи на слом в 1886-м.

В июне 1862 года началось переоборудование в броненосный корабль еще одного деревянного парусника – "Favorite" Он был заложен 23 августа 1860 года на государственной верфи в Дептфорде как 22-пушечный корвет, однако эра зарождения броненосных флотов внесла свои коррективы в его строительство. Корабль получил броневой пояс по всей длине корпуса толщиной чуть более 100 мм на 66-см деревянной подкладке, но большая его часть защищала надводный борт – ниже ватерлинии пояс опускался лишь на 90 см. Поэтому уже при незначительной качке броня выходила из воды, делая подводную часть корпуса практически беззащитной. Вес брони – 573 тонны.





Броненосный корвет "Favorite", Великобритания 1866 г. Заложен 23 августа 1860 г, спущен на воду 5 июля 1864 г, вошел в строй 17 марта 1866 г. Водоизмещение полное 3232 т, длина между перпендикулярами 68,6 м, ширина 14,3 м, осадка 6,6 м. Мощность одновальной установки 1770 л.с., полная скорость 11,8 уз. Бронирование: пояс, переборки и редут – 115 мм железа (пояс на 660 мм деревянной подкладке, редут – на 480 мм). Вооружение: восемь 100 фунтовых гладкоствольных дульнозарядных орудия. Экипаж 250 чел.

В отличие от "Research" и "Enterprise", на которых при переделке клиперские носовые оконечности заменили шпиронами, "Favorite" сохранил свой первоначальный форштевень. Также как и два своих предшественника, корвет получил в центральной части бронированный прямоугольный редут длиной 20 метров, в котором разместили 8 х 100-фн гладкоствольных орудий. Наиболее эффективный огонь они могли вести лишь прямо по траверзу. Носовые и кормовые сектора обстрела оставляли желать лучшего.

5 июня 1864 года "Favorite" спустили на воду и, после почти двух лет достройки на плаву, 17 марта 1866 года ввели в строй Королевского флота.

На корабле была установлена двухцилиндровая паровая машина прямого действия Хамфрейс и Теннант, работавшая на один четырехлопастной гребной вал системы Моргана, пар вырабатывали четыре котла. Несмотря на строительную перегрузку, на испытаниях в марте 1866 года "Favorite" развил мощность 1770 и.л.с. и показал скорость 11.825 уз.

Площадь парусов корвета 18250 $ф^2$ позволяла ему давать до 10.5 узла под парусами. Корабль оказался превосходным мореходом и, несмотря на запас угля, частенько в своих плаваниях через Атлантику не прибегал к помощи паровой машины. В то же время

"Favorite" оказался подверженным значительной бортовой качке. Экипаж отмечал, что даже при небольшом волнении размах ее достигал рекордной величины 30°.

В 1869 году гладкоствольные орудия заменили на такое же количество 177-мм нарезных, а в носу и корме на поворотных лафетах установили по одному 64-фн орудию.

После 10 лет эксплуатации – в 1876 году "Favorite" вывели в резерв, а спустя десять лет за три с половиной тысячи фунтов стерлингов продали для разделки на металл.

Между тем идея малого рангоутного броненосца не покидала Рида и была реализована уже не в "перестройке", а в специально построенном корабле. Его поддержал не менее известный кораблестроитель Натаниэль Барнаби. В итоге в списках британского броненосного флота, наряду с 10000-тонными "Гектором", "Ахиллесом" и "Минотавром", появились еще два героя греческой мифологии – "Паллас" и "Пенелопа". В этой паре как нельзя лучше подтвердилась пословица: "сколько людей, столько и мнений". Рид видел в своем "Pallas'e" не только защитника колоний, но и, выражаясь современным языком, многоцелевой корабль - быстроходный и маневренный, способный догнать и уничтожить рейдер противника (подобный наделавшей много шума во время гражданской войны в США "Alabama"). Кроме того, "Pallas" можно считать одним из первых броненосных таранов: корабль при постройке оборудовали почти четырехметровым железным шпироном.

В 1863 году, заручившись поддержкой Адмиралтейства, Рид приступил к проектированию корвета. Задуман он был как железный, но, как это часто бывает, в силу обстоятельств исполнить желаемое не удалось. Новый британский броненосец оказался вновь деревянным. Во-первых, потому, что верфь в Вулвиче, которая получила заказ на постройку, никогда до этого железных судов не строила и не имела в этом деле ни малейшего опыта. Во-вторых, на верфи имелся большой запас строительного леса, не пропадать же такому добру! Его и решили пустить в дело, а для "получения" броненосца просто навесили 600 тонн брони.

Корабль заложили 19 октября 1863 года. Из-за ряда изменений, внесенных в проект, стапельный период затянулся на полтора года и спуск на воду состоялся лишь 14 марта 1865 года. В состав флота "Pallas" был введен 6 марта следующего года.

В отношении вооружения, Рид не стал изобретать что-то новое, а заимствовал ту же батарею, что и на "Research". Броневой пояс, опускавшийся на 1,3 метра ниже ватерлинии, доходил до главной палубы, а в носовой оконечности прикрывал еще и погонное орудие.

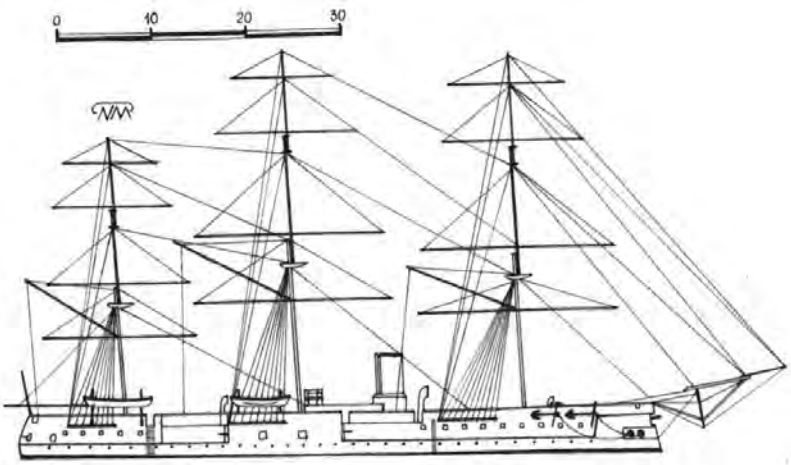
"Pallas" стал первым боевым кораблем оснащенным паровой машиной компаунд (системы "Хамфейс и Теннант"), однако проектные 14 узлов достигнуть не удалось. Еще в ходе постройки заменили четырехлопастной винт на двухлопастной. Скорость на мерной миле во время испытательных пробегов в декабре 1865 года оказалась равной 12,62 уз. Знаменитая "Alabama" была недосягаемой! Замена винта Манжина на винт Гриффита позволила достичь 13,05 уз, но это произошло только после первого ремонта корабля в 1870 году. Гораздо лучше оказались маневренные и мореходные качества. Соотношение длины и ширины 4,5 : 1 делало броненосец необычайно легким в управлении, хотя и подверженным сильной бортовой и килевой качке. Как парусник же "Pallas" оказался в 1866 году лучшим кораблем эскадры адмирала Элвертона и, по его словам, "по своим качествам под парусами и малому расходу топлива был как нельзя более пригоден для разведки при броненосной эскадре".

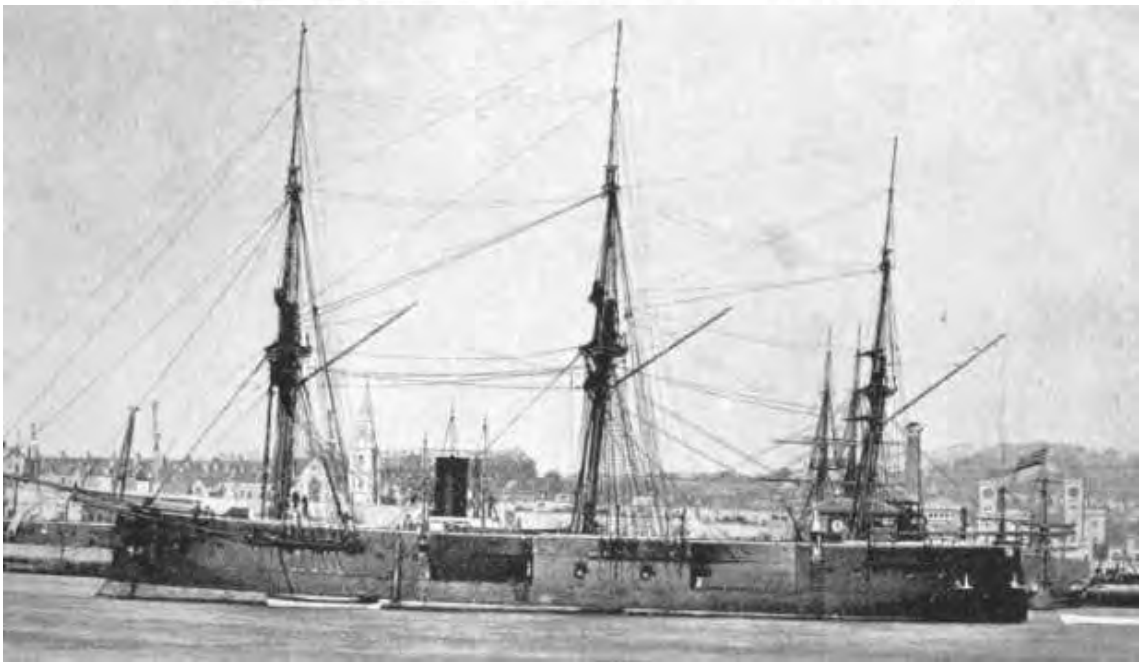
Вооружение, принесенное в жертву скорости, состояло из четырех 177-мм дульнозарядных нарезных орудия в батарее - ящике (с очень ограниченными углами обстрела в нос и корму) и двух 177-мм казнозарядных погонного и ретирадного орудий. Из них первое практически вести огонь могло только на "стопе", так как на ходу заливалась огромным буруном от тарана.

Слабость артиллерии заставила перевооружить корабль уже через несколько месяцев после ввода в строй. В том же 1866 году на нем установили четыре 203-мм дульнозарядных нарезных орудия и по паре 7- и 5-дюймовых казнозарядных. Третье и последнее перевооружение было произведено в ходе ремонта корвета в 1870-1872 гг. 203-мм орудия оставили без изменений, а прочую артиллерию заменили на 4 152-мм орудия.

Сразу после завершения ремонта "Pallas" был направлен в Средиземное море, где и оставался в течение всей своей активной службы. Среди "ярких" страниц его биографии можно отметить участие в блокаде Картахены в 1873 году и то, что он стал первым кораблем, которым довелось командовать знаменитому Джону Фишеру, будущему первому лорду бри-

танского Адмиралтейства. Причем, это произошло дважды. Впервые Фишер взошел на палубу "Pallas'a" 3 декабря 1875 года, в тот момент, когда корабль находился у берегов Греции. Служба продолжалась до января 1877 года. Второй раз Фишер принял корвет в начале 1879-го и нашел, что за прошедшие три года материальная часть "Pallas'a" пришла в состояние крайнего износа. Офицеры шутили, что при длительном плавании "у нашей посудины может оторваться днище". 1879-й стал последним годом в боевой карьере броненосца. "Pallas" был исключен из боевого состава и несколько лет числился в резерве. 20 апреля 1886 года его продали для разборки на металл.

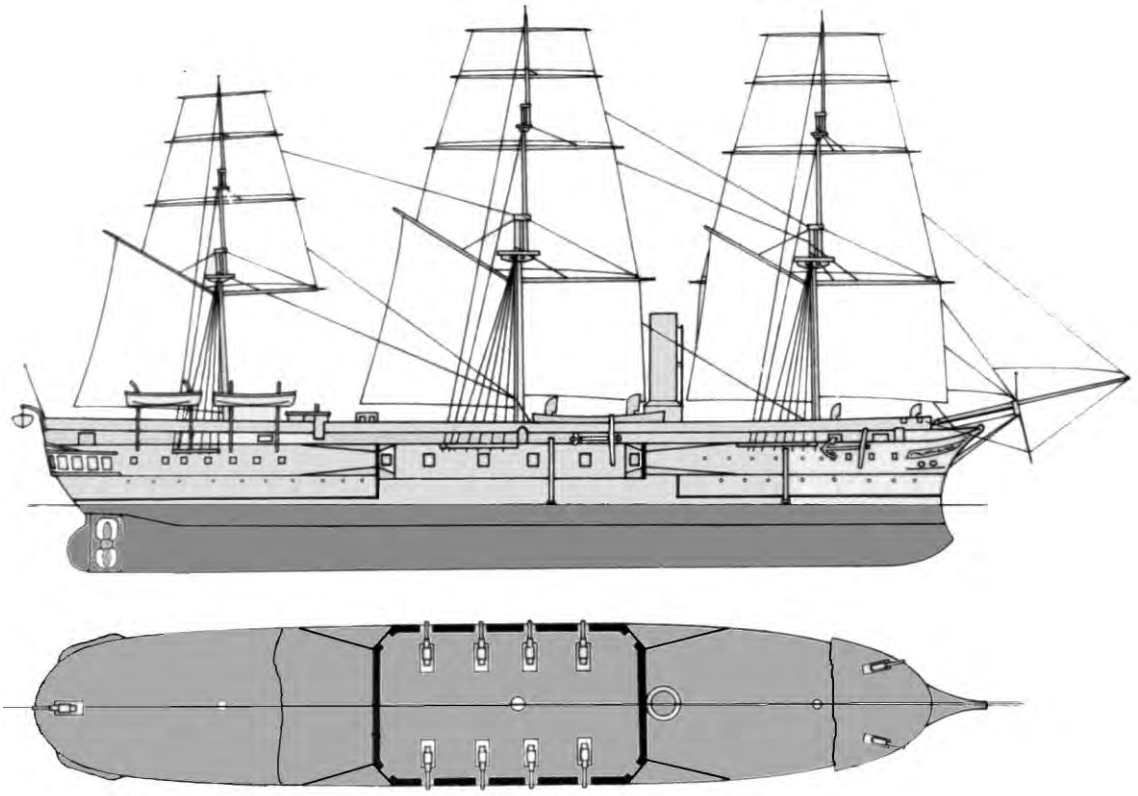




Броненосный корвет "Pallas", Великобритания 1866 г. Заложен 19 октября 1863 г, спущен на воду 14 марта 1865 г, вошел в строй 6 марта 1866 г. Водоизмещение полное 3794 т, длина наибольшая 68,6 м, ширина 15,2 м, осадка 6,6 м. Мощность одновальной установки 3580 л.с., полная скорость 12,5 уз. Бронирование: пояс, переборки и батарея - 115 мм железа (пояс и батарея 560 мм деревянной подкладке). Вооружение: четыре 178 мм дульнозарядных и два 178 мм казнозарядных нарезных орудия. Исключен из списков флота в 1886 г.

В отличие от многоцелевого броненосца Рида, Барнаби создавал "Penelope" с оглядкой на вполне реальный в 1860-е годы конфликт с Россией. По замыслу корабль предполагалось использовать в мелководной Балтике и, особенно, в Финском заливе. В результате был построен железный корвет с очень малой осадкой (для своего водоизмещения), прямоуголь-

ными и полными формами корпуса. Это, в свою очередь, привело, впервые в британском флоте, к переходу от одновальной к двухвальной механической установке и монтажу двух рулей.

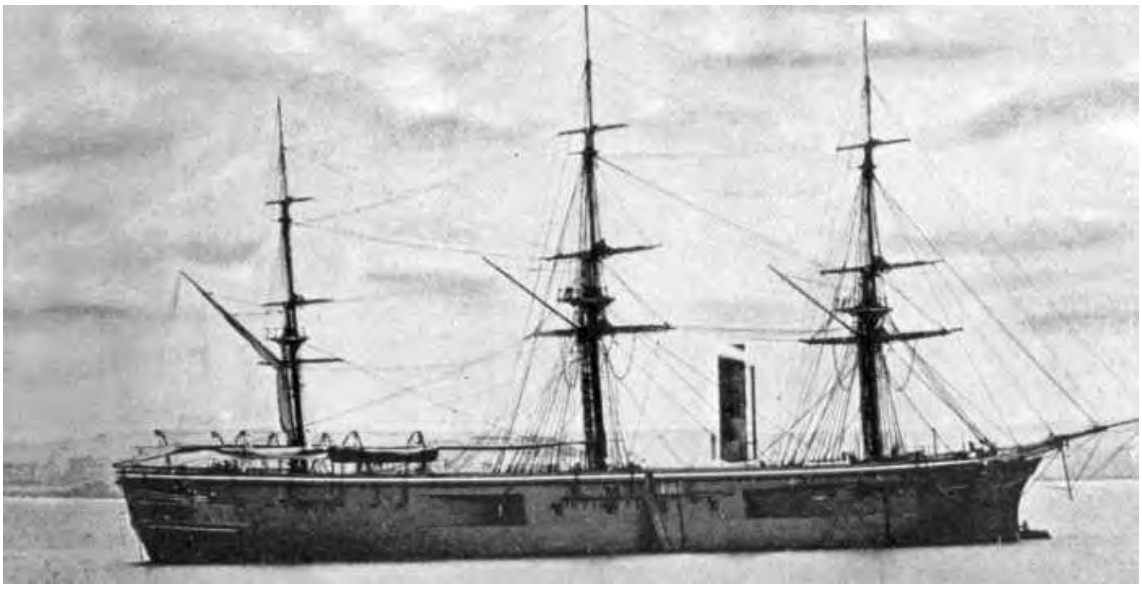


Броненосный корвет "Penelope", Великобритания 1868 г. Заложен 4 сентября 1865 г, спущен на воду 18 июня 1867 г, вошел в строй 27 июня 1868 г. Водоизмещение полное 4470 т, длина наибольшая 79,2 м, ширина 15,2 м, осадка 5,1 м. Мощность одновальной установки 4763 л.с., полная скорость 12,7 уз. Бронирование: пояс - 152 мм на 250-280 мм деревянной подкладке, редут - 152 мм, переборки - 115 мм. Вооружение: восемь 203 мм дульнозарядных нарезных, три 127 мм и два 20 фунтовых казнозарядных нарезных орудия.
Исключен из списков флота в 1912 г.

Заложили "Penelope" 4 сентября 1865 года на государственной верфи в Пемброке. 18 июня 1867 года спустили на воду и через два года достройки на плаву передали Королевскому флоту.

Из-за ограниченной осадки корабль получил узкий 6-дюймовый броневой пояс по ватерлинии. Эта экономия привела к тому, что выше его борт оказался совершенно незащищен. Шансы на победу в артиллерийском поединке с кораблями противника, а также в дуэли с береговыми батареями, были весьма невелики. К тому же из-за малой осадки с поставленными парусами корвет оказался склонным к сносу в подветренную сторону. Ненадежными оказались и паровые машины Модслея. Проектная скорость в 12 узлов оказалась реальной только на бумаге. В действительности 8,5 узлов стали пределом, а огромный расход угля изматывал команду частыми бункеровками.

Артиллерийское вооружение "Penelope" в течение почти всей службы оставалось неизменным: 8 203-мм дульнозарядных нарезных орудий в батарее (с возможностью стрельбы через амбразуры в нос и корму), 3 5-дюймовых на верхней палубе (два в носу, одно в корме) и 2 20-фунтовых казнозарядных орудия. Корабль оказался весьма остойчивой и хорошей артиллерийской платформой.



В течение целого десятилетия "Penelope" входил в состав так называемой "отдельной эскадры" на случай вооруженного конфликта с Россией, но политики из высоких кабинетов сумели решить дело миром. В 1882 году корвет направили в Средиземное море, где он вошел в эскадру адмирала Сеймура. 10 июля он участвовал в единственном в своей карьере бою - бомбардировке Александрии. Выпустив 231 снаряд по береговым батареям, "Penelope" от ответного огня не пострадал.

Через пять лет с корабля демонтировали 5-дюймовые орудия, а взамен установили 11 митральез. В этом же 1887-м году броненосец исключили из боевого состава и через год превратили в брандвахту в Симонстауне. Еще через десять лет, в январе 1897 года "Penelope" выпала незавидная доля стать плавучей тюрьмой в Кейптауне. В этом качестве он оставался вплоть до своей разборки в 1912 году.

"Penelope" и "Pallas" стали последними малыми рангоутными броненосцами Британии. Дальнейшего развития эта "чахлая ветвь" не получила. Защитить интересы империи уже вполне могли все новые и новые большие океанские броненосцы, а для борьбы с рейдерами и торговлей рождалось многоликое племя крейсеров. На смену кораблям рангоутным шли барбетные и башенные.

УДК 94(415).08

"Чахлые побеги" генеалогического древа броненосцев британского флота

Леонид Анатольевич Олюнин

Независимый исследователь, г. Котельнич, Российская Федерация

Аннотация. В работе рассмотрены история проектирования и службы британских броненосцев второго ранга: броненосных шлюпов и корветов.

Ключевые слова: Великобритания, флот, Викторианский период, броненосец.

Copyright © 2013 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 2, № 2, pp. 70-104, 2013

DOI: 10.13187/inj.2013.2.70
www.ejournal37.com

UDC 94(469).067

Portuguese Navy During the Last Years of the Monarchy

Nicholas W. Mitiukov

International Network Center for Fundamental and Applied Research, Russian Federation
Dr. (Technical)
E-mail: nico02@mail.ru

Abstract

The article presents an organizational system of the Portuguese fleet during the last years of the monarchy – 1890–1910 years. The article gives the payroll fleet describing the career of individual ships.

Keywords: Portugal, the monarchy, the October Revolution in 1910, the navy, the bark-cabling structure.

Общие сведения

Королевство Португалия располагается на Пиренейском полуострове, общая площадь метрополии с прилегающими островами 88 872 кв. км. Население – 4,306 млн. чел. (1889 г.). Португалии принадлежали также ряд колоний, крупнейшими из которых были:

- в Европе – Азорские острова и остров Мадера;
- в Африке – острова Зеленого мыса, Гамбия, Гвинея-Бисау, Ангола, Мозамбик, остров Сан-Томе и др.
- в Азии – Макао (в Китае), Тимор, Ангедивские острова и ряд городов в Индии (Диу, Гоа и др.).

Общая площадь колоний – 840 тыс. кв. км., население – 600 тыс. чел.

Судостроительные программы

В судьбе Португальского флота прослеживается немало общего с судьбой флота ее Иберийского соседа. Некогда гроза морей, он к концу XIX века совершенно приходит в упадок. После агрессивной акции своего традиционного союзника он начинает было возрождаться, но из-за наступившей войны снова угасает.

Акцию, подобную германской по захвату одного из Каролинских островов, по отношению к Португалии провел ее традиционный союзник – Англия. В 1889-1890 году она захватила ряд португальских владений по реке Замбези и озера Ньяса.

Подобные действия побудили правительство заняться приведением в порядок своего небольшого флота.

Королевский декрет от 20 марта 1890 года гласил:

1. Флот должен состоять из следующих судов:

- 4 броненосцев прибрежной обороны;
- 10 крейсеров с броневой палубой с водоизмещением от 3400 до 4500 тонн и скоростью не менее 20 узлов;

- 18 канонерок 1 класса с водоизмещением в 600 тонн;
- 12 канонерок для обороны портов в 150-300 тонн;
- 2 паровых транспортов;
- 24 миноносцев;
- 1 парусного учебного корвета.

2. Правительство в пределах определенного годичного ассигнования, устанавливаемого парламентом, произведет следующее:

- перевооружит броненосец "Vasco da Gama" и транспорт "India";
- построит три броненосца береговой обороны, 6 крейсеров с броневой палубой, 2 канонерские лодки 1 класса, 6 канонерских лодок для обороны портов, 20 миноносцев и 1 парусный учебный корвет.

3. Число и класс судов, необходимых иметь в плавании и резерве, будет установлен отдельным декретом.

4. Все законоположения, противоречащие каждому из настоящих параграфов, сим отменяются.

В пояснительной записке, представленной морским министром, были высказаны следующие соображения: средства страны не позволяют строить ни колоссальные суда, ни огромный флот, из-за чего четыре броненосца береговой обороны, при поддержке некоторого количества миноносцев, могут составить достаточную защиту для Лисабона. Крейсера же предназначены для активных действий в колониях: два у Азорских островов, один у Анголы, один у побережья Южной Америки, два у берегов Восточной Африки и один в Китайских водах. Остальные четыре крейсера должны находиться в метрополии в готовности для поручений разного характера. Восемнадцать канонерок 1 класса предназначаются для службы в колониях при совместных действиях с крейсерами. Двенадцать канонерок для обороны портов нужны, кроме того, для полицейской службы и для охраны рыбных промыслов.

В 1899 году был заключен Виндзорский договор, продливший ставшим уже традиционным Англо-португальский союз. К этому времени выполнение судостроительной программой шло полным ходом. Уже был заключен договор с фирмой "Orlando" по модернизации броненосца "Vasco da Gama". В Лиссабоне состоялась закладка еще двух броненосцев. В 1896–1899 годах были спущены на воду для португальского флота шесть крейсеров, и предполагалась закладка еще четырех. Передышка, получившаяся в связи с продлением договора, привела к тому, что выполнение судостроительной программы сначала замедлилось, а потом и вообще приостановилось.

К 1906 году внешнеполитическая ситуация для Португалии складывалась как нельзя лучше. Все это привело к пересмотру текущей судостроительной программы. По новой программе предполагалось в 1907–1908 годах достроить заложенные броненосцы, а также дополнительно разместить заказы на строительство шести бронепалубных крейсеров в 5000 тонн, 18 400-тонных эсминцев и шести 320-тонных подводных лодок (позднее предполагалась даже закупка в Англии трех кораблей дредноутского типа). Но из-за финансовых затруднений, вызванных сложным положением в стране, в окончательном варианте, утвержденном королем в 1907 году, было ассигновано около 3,9 млн. руб. (по тому курсу) на приобретение следующих судов:

- двух эскадренных миноносцев (300 т., 27 уз., 1 х 76-мм, 5 х 57-мм, 2 ТА);
- шести миноносцев (150 т., 27 уз., 2 х 47-мм, 3 ТА);
- две подводные лодки типа "Голланд" (120 т.);
- один транспорт – минный заградитель (1500 т., 12 уз., 2 ТА);
- один патрульный катер типа "Ярроу" с двигателем внутреннего сгорания.

Но даже эта скромная программа осталась невыполненной. К этому времени государство оказалось в сложной внутриполитической ситуации. В стране началось революционное брожение, захватившее армию и флот. Как преамбула революции, в 1908 году произошло убийство короля Карлуша I. Престол перешел к его сыну Мануэлю II, но это только обострило ситуацию, поскольку новое правительство полностью дискредитировало себя переговорами с революционерами. Социалисты добились полного контроля в ряде сфер экономики и в вооруженных силах. Все это в итоге вылилось в Октябрьскую революцию 1910 года, свергшую власть дома Браганца. Король Мануэль II бежал в Англию.

В ходе трехдневной революции крейсера "Dom Carlos I", "São Raphael" и "Adamastor" участвовали в бомбардировке позиций монархических сил в Лиссабоне. А экипажи некоторых кораблей в штурме Морских казарм.

5 октября 1910 года в Португалии была провозглашена Республика.

Новое республиканское правительство мало внимания уделяло флоту, и начавшийся было возрождаться в 1890 году, португальский флот вновь пришел в упадок.

Судостроительная база и судоремонт

Главная военно-морская база Португалии Лиссабон имела мощности для строительства небольших судов, типа канонерских лодок или миноносцев. Для ремонта там располагался небольшой сухой док. В столице Португалии имелись также доки больших размеров, но они принадлежали и подчинялись правлению порта. Главная заграничная база находилась в Луанде (Ангола) и имела небольшой плавучий док, в то время как Лоренсу Маркиш (Мозамбик) располагал сухим доком подобных размеров.

В описываемый период береговая оборона находилась на весьма примитивном уровне и начала интенсивно развиваться лишь в 1914-1918 гг., когда были значительно усилены Пуэрто Дельгадо и Азорские острова.

Торговый флот Португалии в 1906 году насчитывал всего 44 парохода 29000 тонн водоизмещения.

Личный состав португальского флота

В 1890 году португальский флота насчитывал:

- вице-адмиралов (vice-almirante) 2
- контр-адмиралов (contra-almirante) 7
- капитанов 1 ранга (capitâo-de-mar-e-guerra) 27
- капитанов 2 ранга (capitâo-de-fragata) 27
- капитан-лейтенантов (capitâo-tenente) 39
- лейтенантов 1 класса (primero tenente) 82
- лейтенантов 2 класса (segundo tenente) 52
- медиков 37
- корабельных инженеров 11
- священников 8
- офицеров по комиссариатской части 53
- гардемаринов (aspirante da marinha) 17
- нижних чинов (marinheiro) 3163
- нижних чинов в колониях 400

Военно-морское управление

В 1907 году была проведена реформа военно-морского управления Португалии. Высшим учреждением, которое должно давать директивы для разработки военных планов, проводить мобилизацию и устанавливать планы обороны метрополии и колоний, являлся Высший совет Национальной обороны (Supremo Conselho de Defesa Nacional). Председатель Совета - Король Португалии, как Верховный вождь армии и флота. В случае его отсутствия (когда король сочтет необходимым) председательствует Председатель Совета Министров. На всех заседаниях Совета необходимо было присутствие военного и морского министра.

Совет подразделялся на два отдела: сухопутный и морской, работавшие в основном независимо друг от друга и проводившие совместные заседания лишь по общим вопросам сухопутного и морского характера. Председатели отделов соответственно Военный и Морской министры. В обязанности Морского отдела входило определение работ для подразделений отдела, распределение денежных средств по ним, контроль за их целевым использованием, прием работы, выполненной подразделениями и составление обязательного списка вопросов, необходимых к рассмотрению на заседаниях подразделений.

Морской отдел состоит из следующих лиц: Начальник флота (Major-General de Armada), Директор коммерческого флота (Director General de Marinha), Председатель Адми-

ралтейств-Совета (Presidente do Conselho General de Armada), Начальник Морской учебной Дивизии и Начальник подвижной обороны.

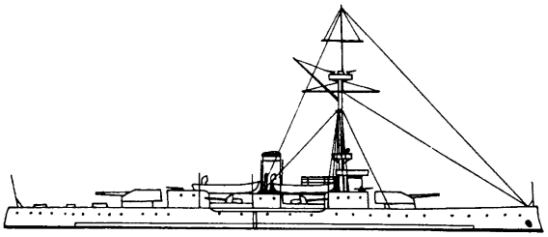
Морскому министру подчинены следующие учреждения:

- кабинет министра (Repartiçao do Cabinete) – ведающий сношениями министра со всеми государственными учреждениями а также теми общими вопросами, которые не входят в круг ведения остальных подразделений министерства;
- управление Начальника флота (Majoria General da Armada) во главе с Начальником флота, ведающее вопросами, касающимся личного состава (прохождение службы, дисциплины и т.д.), а также судового состава;
- управление Торгового флота (Direcçao General da Marinha), ведающее административной частью службы флота, приобретением и починкой материальной части флота, управлением морских округов, торговыми портами, коммерческим флотом, рыбной ловлей, маяками, строительной частью и контролем;
- управление Морскими арсеналами (Administraçao dos Serviços Fabris), ведающее постройкой, ремонтом материальной части флота, артиллерии, мин, ремонтом и хранением предметов вооружения и морскими складами.

Управлению начальника флота подчинены следующие учреждения:

- Морской генеральный штаб (Estado Major General da Armada), во главе с начальником штаба (Chefe do Estado Major General da Armada);
- Отделение личного состава;
- Отделение учебной части, дисциплины, юстиции сведений и изданий;
- Отделение гидрографии и мореплавания;
- Главный механик флота;
- медицинский инспектор;
- аудитор.

Броненосцы береговой обороны (Encouraçados)



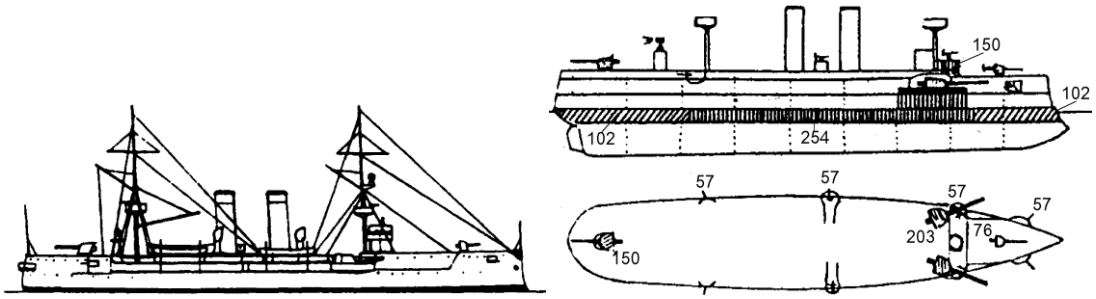
BARTOLOMEU DIAS – броненосец береговой обороны

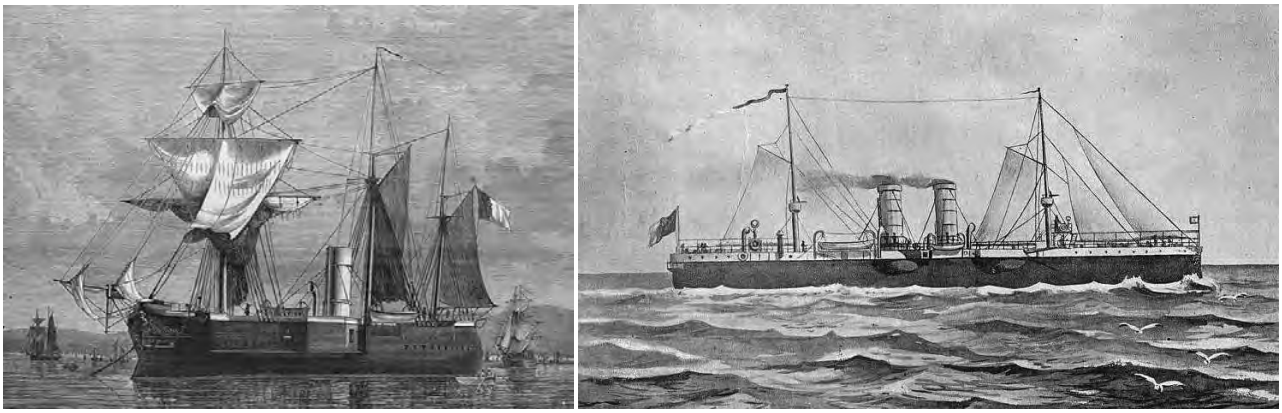
Название	Место постройки	Спущен на воду
A	Лиссабон	–
B	Лиссабон	–

2500 т. 70,86 x 12,19 x 6,27 м. 3000 л.с. = 15 уз. 4500 миль, уголь 340 т. Пояс 7,75", палуба 2". 2 x 240/35 BL, 4 x 120/40 BL, 4 x 37 QF, 4 MG, 2 TA

Название: Бартоломеу Диаш ди Новаиш (ок. 1450–1500) португальский мореплаватель, в поисках морского пути в Индию первым из европейцев обогнул Африку с юга (1487), открыл мыс Доброй Надежды (1488).

Броненосцы, строившиеся по типу аргентинского "Libertad", в ряде публикаций называются кораблями типа "Bartolomeu Dias". Но в официальной переписке фигурировали исключительно под литерами A и B. Оба так и не были спущены на воду, а после революции сданы на слом.





"Vasco da Gama" до модернизации (гравюра 1880 г. слева) и после (гравюра 1902 г. справа)

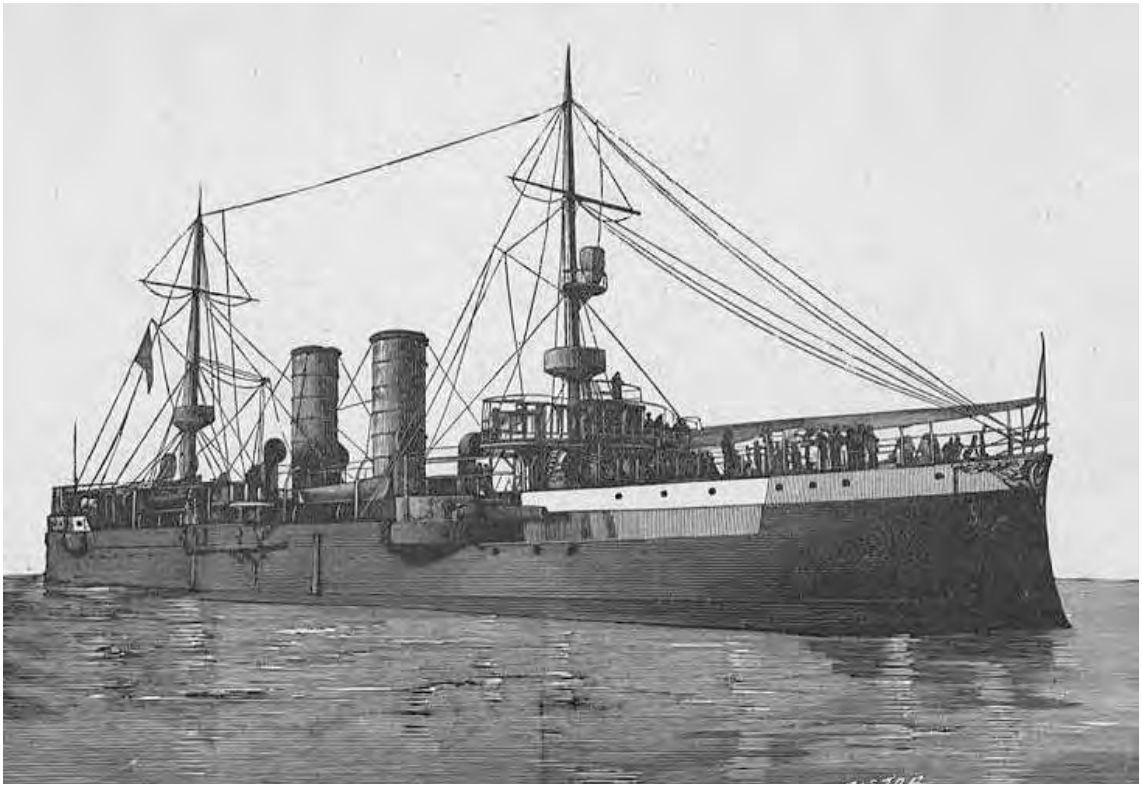
VASCO DA GAMA – броненосец береговой обороны

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Vasco da Gama"	Thames Iron Wks / Orlando	1.12.1875 / 1903

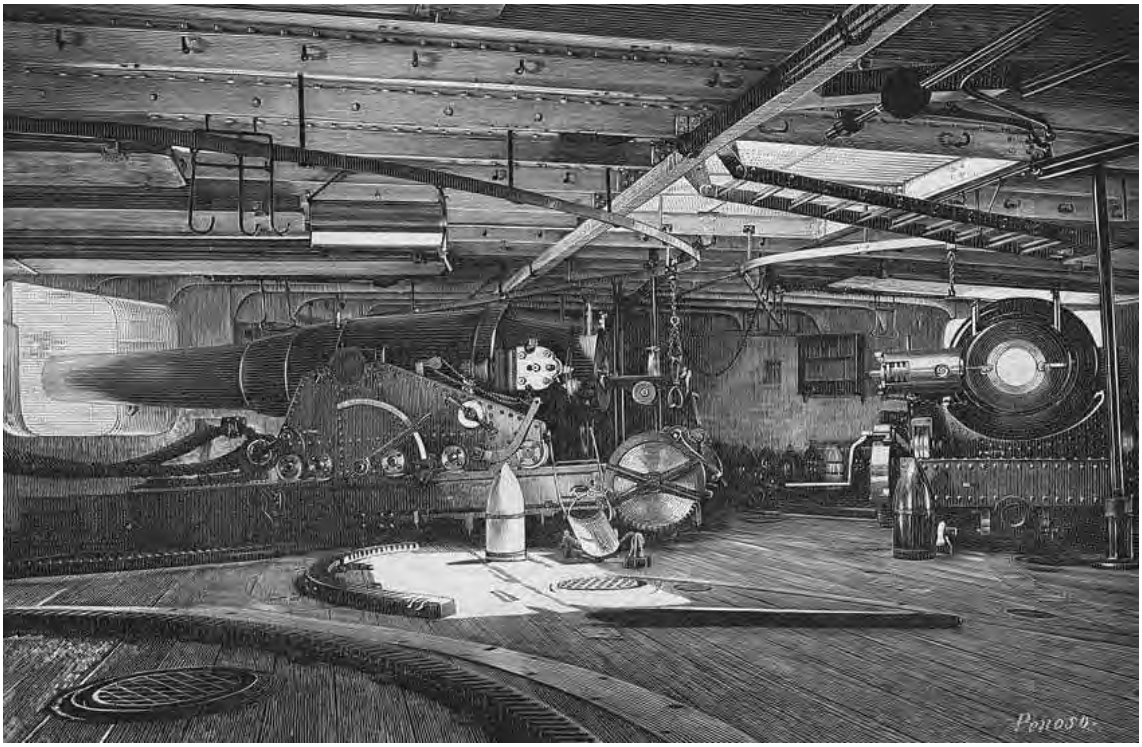
2972 т. 70,86 х 12,19 х 6,27 м, 2 вала, 6000 л.с. = 15.5 уз. уголь 300 т. пояс 254-102 мм, барбеты 197 мм 2 х 203/40 BL, 1 х 150/45 BL, 1 х 76 QF, 8 х 57 QF. 259 чел.

Название: Васко-да-Гама (1469–1524) португальский мореплаватель, в 1497–1499 гг. совершил плавание из Лиссабона в Индию вокруг Африки и обратно, впервые проложив морской путь из Европы в южную Азию.

Спущен на воду в 1876 году и первоначально имел следующие характеристики: 2384 т, 60.96 х 14.17 х 5.79 м, 3000 л.с. 10.3 уз, бронирование железное пояс 229-102 мм, батарея 254-152 мм, 2 х 260/22 BL, 1 х 150/22 BL, 4 х 65 BL, 232 чел. Капитальный ремонт и модернизация были проведены на заводе "Orlando" в 1901-03 годах. Предполагалась установка четырех 203-мм орудий в барбетах, защищенных 197 мм броней, четырех 120-мм, восьми 47-мм и двух 37-мм, но позднее остановились на более легком варианте вооружения и более современной артиллерии. В 1935 году броненосец исключен из списков флота и сдан к порту.

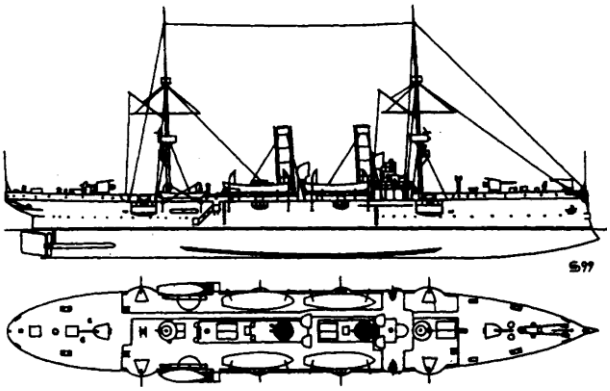


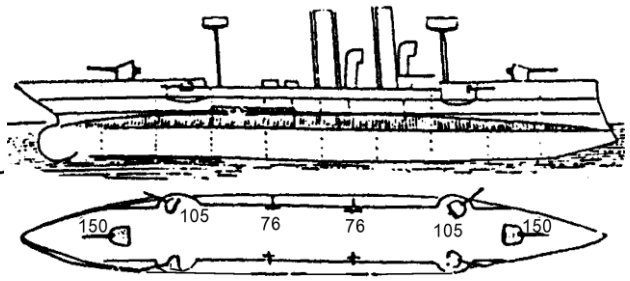
"Vasco da Gama" (гравюра 1904 г.)

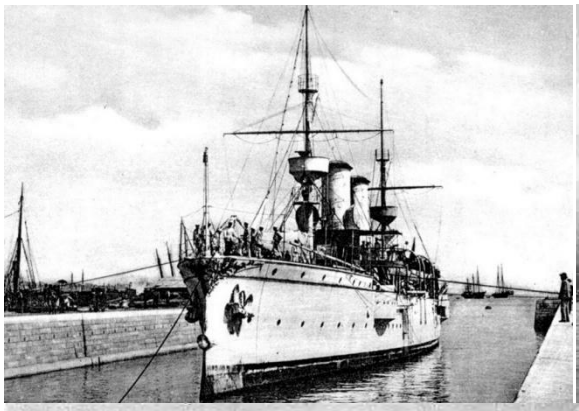


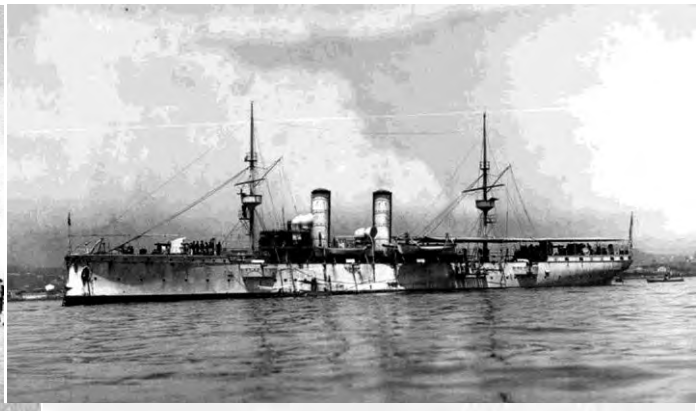
Каземат "Vasco da Gama" (гравюра 1880 г.)

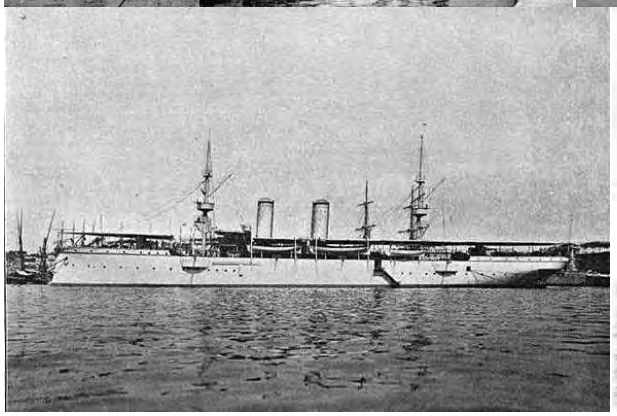
Крейсера (Cruzadores)











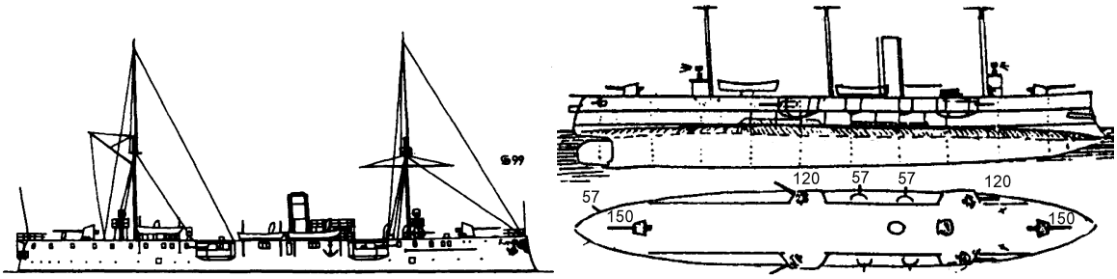
ADAMASTOR – бронепалубный крейсер

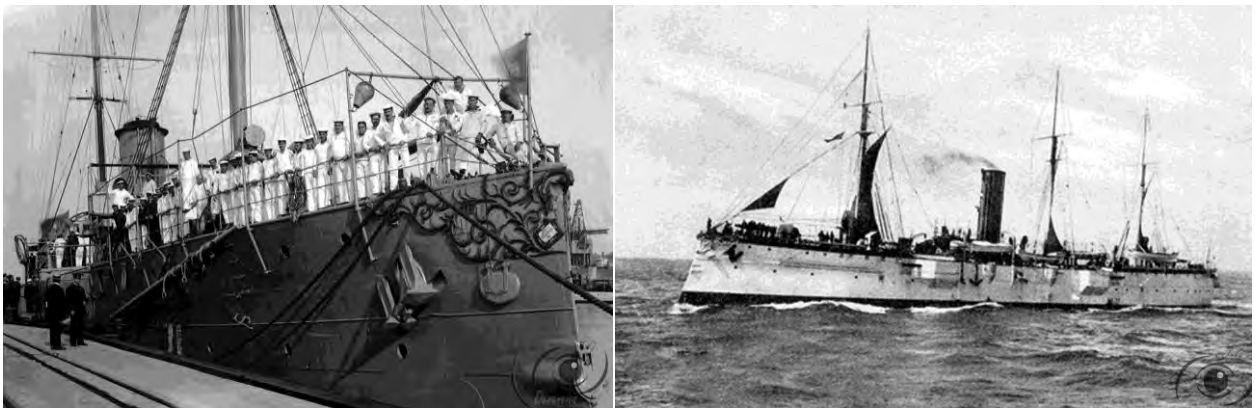
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Adamastor"	Orlando, Легурия	12.07.1896

1729 т. 74.00 x 10.72 x 4.65 м, 2 вала, 4000 л.с. = 18 уз. 7200 миль, уголь 420 т. палуба 30 мм, рубка 70 мм. 2 x 150/40 BL, 4 x 105/40 BL, 4 x 76 BL, 2 x 37 QF, 3 x 356 (↑) TA. 237 чел.

Название: Адамаштур – дух моря, в греческой мифологии Адамастос.

Крейсер предназначался для службы в колониях. В 1916 году принимал участие в боевых действиях против германцев в Мозамбике. Сдан на слом в 1933 году.





"São Gabriel" во время визита в Бостон (слева), "São Raphael" в море (справа)

SÃO GABRIEL – бронепалубный крейсер

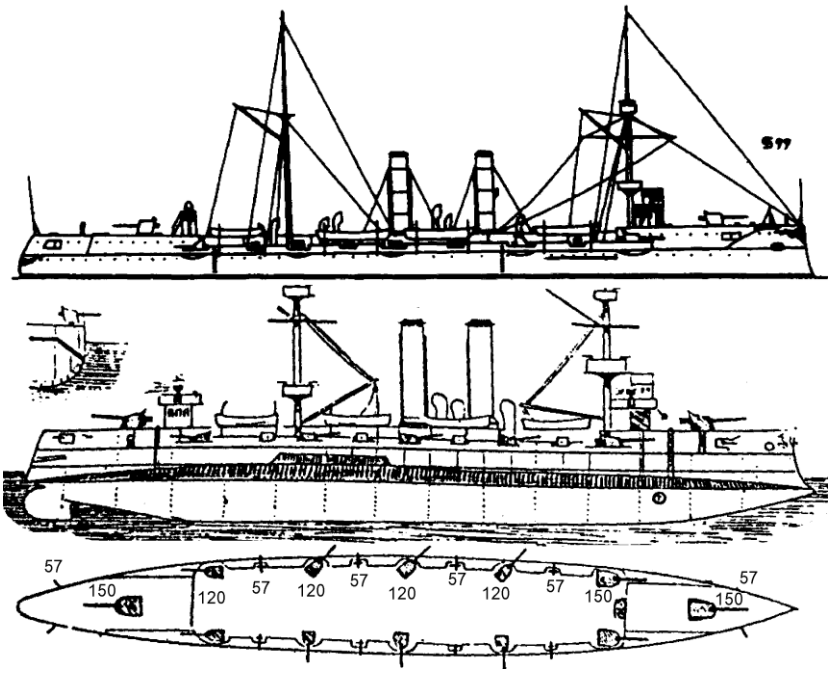
Название	Место постройки	Спущен на воду
"São Gabriel"	FChM, Гавр	7.5.1898
"São Raphael"	FChM, Гавр	5.7.1898

1771 т. 73,78 x 10,82 x 4,34 м. 2 вала, 4000л.с. = 17.5 уз. 4500 миль, уголь 300 т. Палуба 19-25 мм, рубка 64 мм. 2 x 150/45 BL, 4 x 120/45 QF, 8 x 57 QF, 2 x 37 QF, 3 MG, 1 x 381 (↑) TA. 242 чел.

Названия: Сан Габриэль и Сан Рафаэль – святой Гавриил и святой Рафаил (порт). Архангелы в христианской мифологии. Гавриил объявил деве Марии о предстоящем рождении Христа. Рафаил – святой покровитель Азорских островов.

Гибель на камнях крейсера "São Raphael"

Корабли строились в Гавре по проекту, близкому к чилийскому крейсеру "Presidento Pinto". Корабли были спущены на воду еще в 1898 году, но ввод их в строй замедлился из-за того, что они на испытаниях развили скорость лишь 15 узлов (при контрактной 17.5 узлов), из-за чего пришлось внести некоторые изменения в механизмы. Забастовка судовых маляров в Гавре вызвала дальнейшую задержку по вводу в строй, и фирме пришлось выплатить португальскому правительству 1.200.000 франков штрафа. "São Raphael" потерпел крушение в октябре 1911 года. "São Gabriel"в 1911 году совершил кругосветное плавание. Исключен из списков флота в 1924 году.



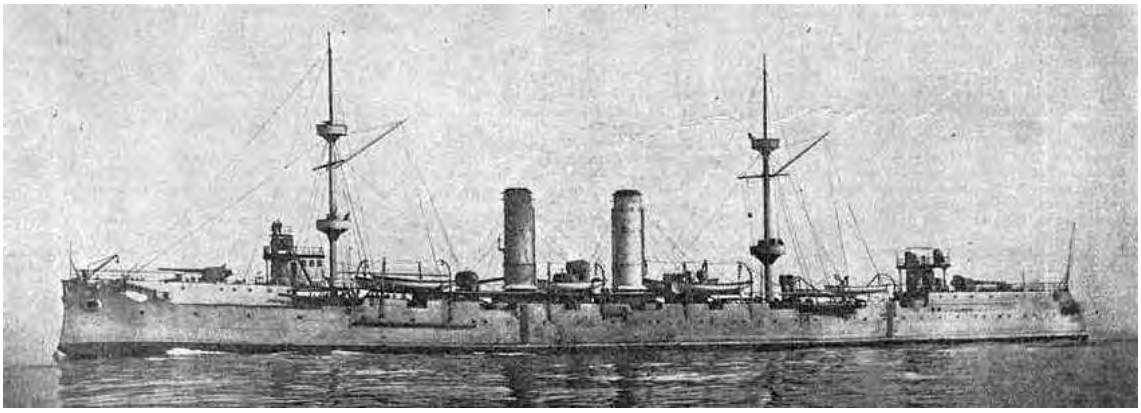
DOM CARLOS I – бронепалубный крейсер

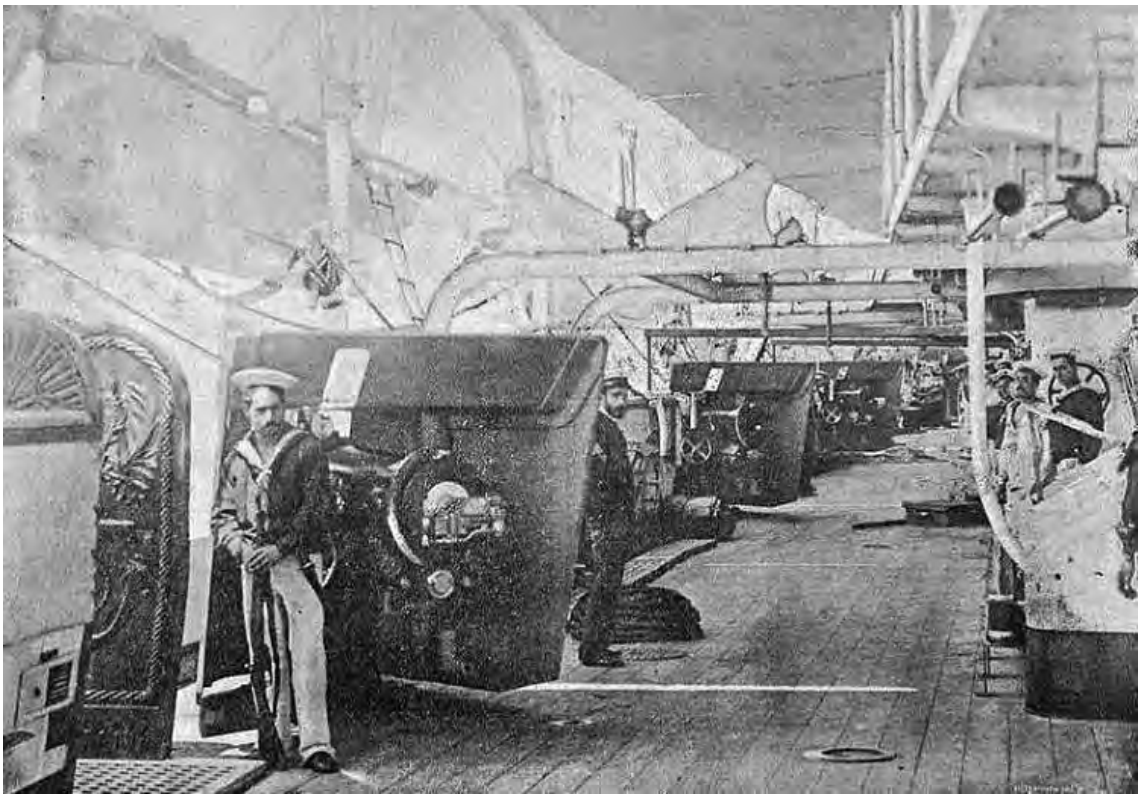
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Dom Carlos I"	Armstrong, Whitword & C°, Эльзвик	5.5.1898

4186 т. 109,98 x 14,40 x 5,33 м. 2 вала, 12500 л.с. = 22 уз. 6000/10000 миль, уголь 700/1000 т. Палуба 38 мм, скосы 110 мм. 4 x 152/45 BL, 8 x 127/45 QF, 16 x 57 QF, 2 x 37 QF, 2 MG, 5 x 356 (2 ↑, 3 ↓) ТА. 473 чел.

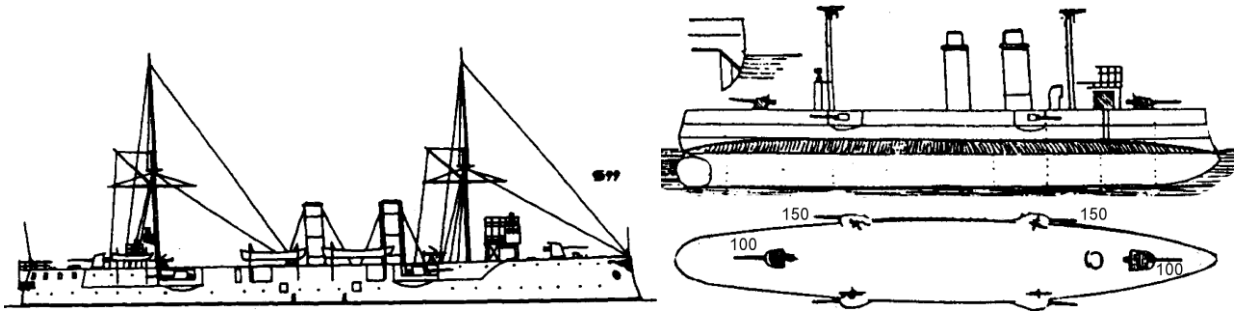
Название: Дон Карлуш I (1863 - 1908) – король Португалии с 1889 г. Убит террористами 1 февраля 1908 г.

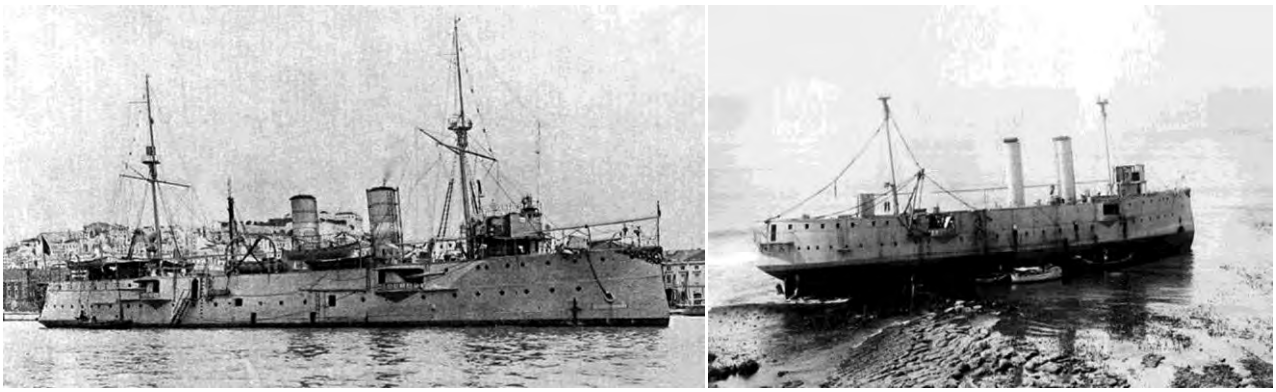
Первоначально контракт на строительство двух крейсеров 1 ранга, закладка которых была предусмотрена королевским декретом от 20.03.90, был заключен с фирмой Орландо в Ливорно (3600 тонн, 14500 л.с, 22 уз, 4 x 150 BL, 8 x 120 BL, 12 мелких орудий), но позднее сделка была расторгнута, и заказ разместили у Армстронга, но уже на один крейсер в 4200 тонн. На предварительных испытаниях, проведенных в апреле 1899 года машины крейсера развили мощность 8000 и.л.с. при скорости 12,15 узлов и 12690 и.л.с. при скорости 20,6 узлов. На спокойной воде при форсированной тяге крейсер показал скорость 22,2 узла, при естественной – 20 уз. После революции переименован сперва в "Candido Reis", а затем в "Almirante Reis". В 1918 году его разоружили для капитального ремонта, но ремонт так и не начинался, а крейсер был законсервирован и в строй больше не вводился. Сдан на слом в 1923 году.





На верхней палубе "Dom Carlos I"





Крейсер "Rainha Dona Amélia" (слева), гибель на камнях крейсера "República" (справа)

RAINHA DONA AMÉLIA – бронепалубный крейсер

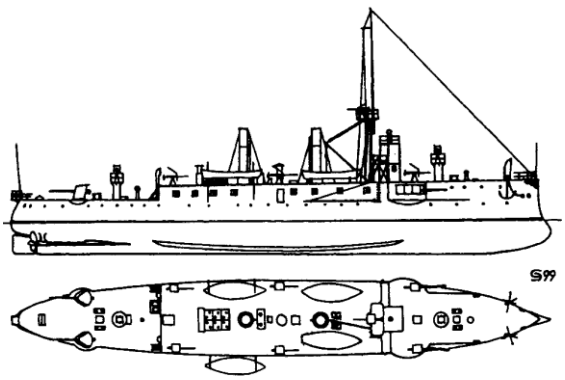
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Rainha Dona Amélia"	Лиссабон	12.4.1899

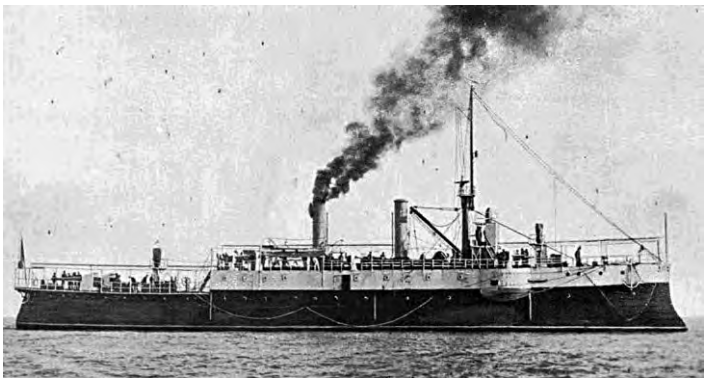
1630 т. 74,96 х 11,78 х 4,45 м. 5000 л.с. = 20 уз. 4200 миль, уголь 322 т. Палуба 30-37 мм, рубка 51 мм. 4 х 150/45 BL, 2 х 100/45 QF, 2 х 57 QF, 2 х 37 QF, 2 х 381 (↑) ТА. 273 чел.

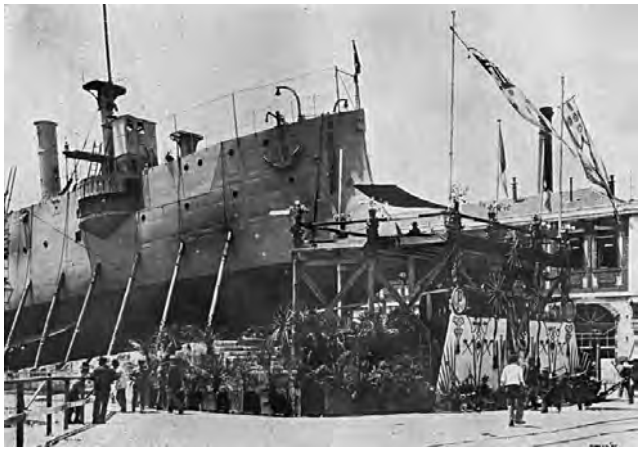
Название: Раинья дона Амелия – королева Мария Амелия (1865 – 1951), урожденная принцесса Орлеанская. Королева Португалии, жена Карлуша I.

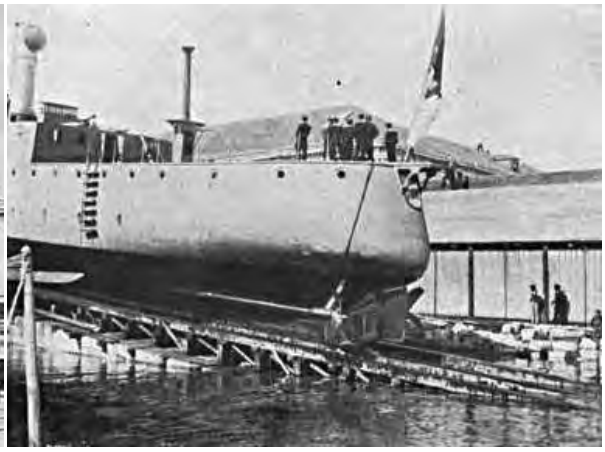
Строился в Лиссабоне и первоначально планировался как улучшенный вариант "Albuquerque" (всего предполагалось строительство четырех единиц в 1300 тонн, 2 х 152 BL и 2 х 140 BL орудиями). В итоге построен по проекту французского инженера Кроно, разработанному на основе "São Gabriel". Предназначался для колониальной службы, а также как королевская яхта. Орудия Шнейдера-Кане располагалась: 100 мм в носу и в корме, 150 мм в бортовых спонсонах. На испытаниях машины крейсера показали при естественной тяге 3000 и.л.с., при форсированной – 5000 и.л.с. (скорость соответственно 16 и 17,5 уз.)

После революции переименован в "República". Исключен из списков флота после навигационной аварии в августе 1915 года.









Спуск на воду "Patria"

PÁTRIA – крейсер

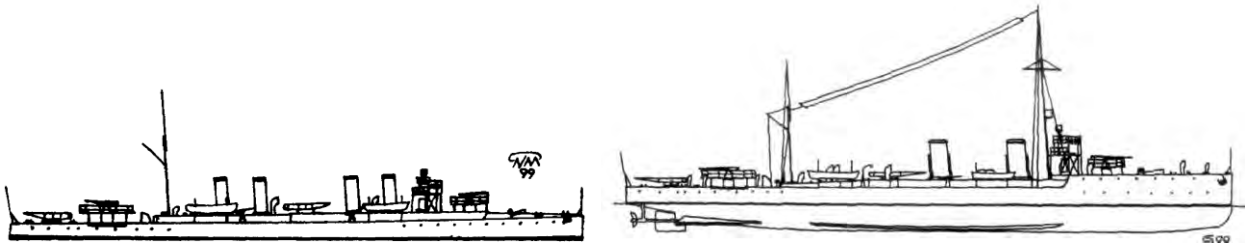
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Pátria"	Лиссабон	27.06.1903

626 т. 59,8 х 8,3 х 2,5 м. 2 вала, 1800 л.с. = 17,7 уз. Палуба: 12 мм. 4 х 100/45 QF, 6 х 47 QF, 1 MG. 88 чел.

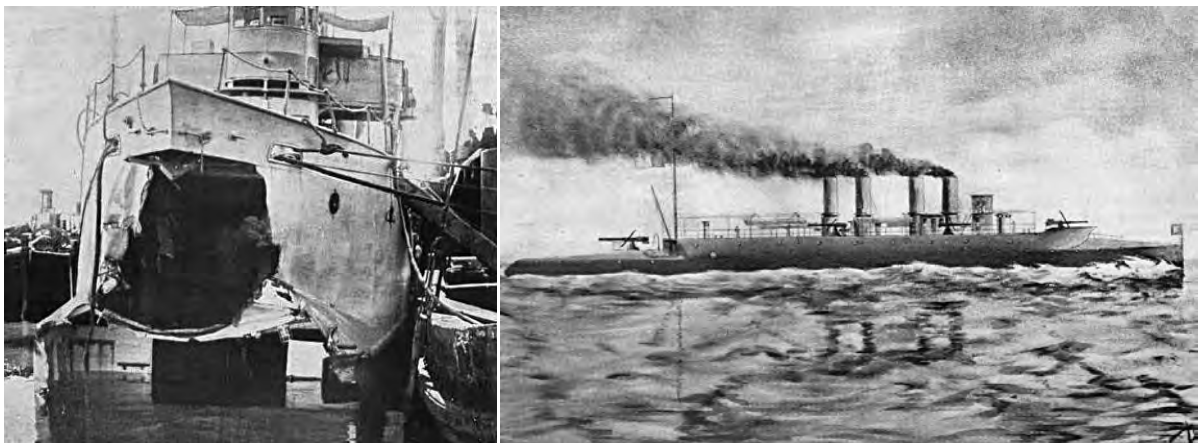
Название: Патриа – родина, отечество (порт.)

Малый крейсер или фактически большая мореходная канонерская лодка. Имел стальной корпус. Построен на средства, собранные по подписке среди португальских эмигрантов в Бразилии. Служба проходила в основном в Африке и на Дальнем Востоке. Исключен из списков флота в 1931 г.

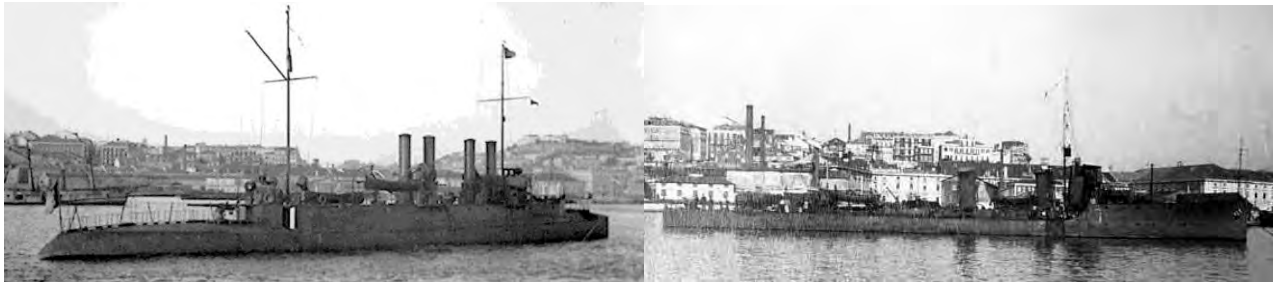
Миноносцы (Torpedeiros)



Миноносец "Tejo" до (слева) и после перестройки (справа)



Повреждения в 1910 г. (слева), в начале своей карьеры (гравюра 1901 г. справа)



"Tejo" до и после перестройки

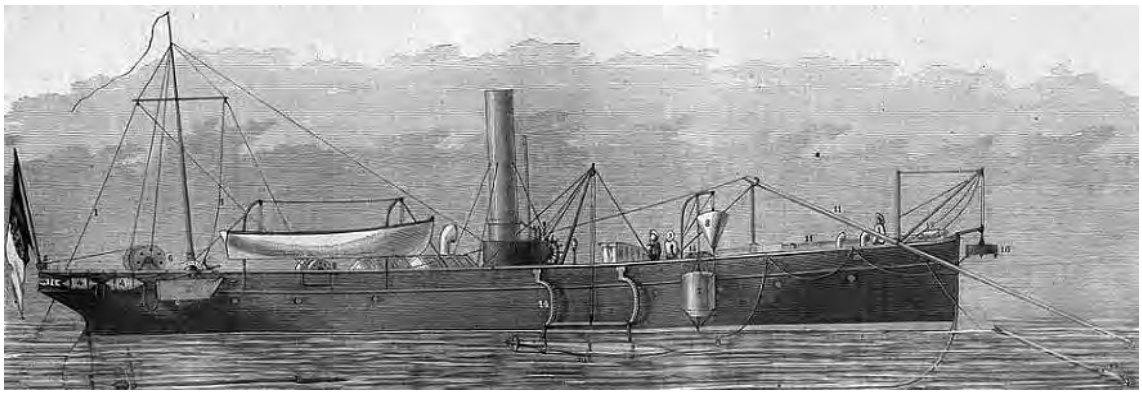
TEJO – миноносец

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Tejo"	Лиссабон	27.10.1901

522 т. 70,00 х 6,96 х 2,51 м. 2 вала, 7000 л.с. = 25 уз. уголь 155 т. 1 х 100/45 QF, 1 х 76 QF, 4 х 57 QF, 2 х 356 (↑) ТА. 85 чел.

Название: Тежу – крупнейшая в Португалии река.

В 1894 году предполагалось строительство трех однотипных эсминцев в 600 тонн и скоростью 20 уз., но потом программу пересмотрели и заказали всего один эсминец, с большей скоростью (30 уз) и более мощным вооружением (2 х120 BL, 4 х 47 QF, 3 х 356 ТА). Уже в ходе строительства стало понятно, что эти требования невыполнимы. Вошел в строй в 1904 г. с вооружением: 1 х 100/45 QF, 1 х 65 QF, 4 х 47 QF. В 1910 году на эсминце произошел взрыв, но его удалось спасти, и после ремонта он опять введен в состав флота. В ходе ремонта в 1917 году на нем установили новые котлы White-Foster, из-за чего из четырехтрубного он превратился в двухтрубный. Изменилось и вооружение: вместо 57-мм орудий установили 2 х 47 QF. Исключен из списков флота в 1927 году.



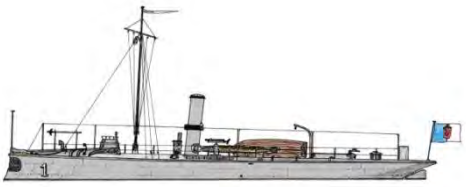
FULMINANTE – миноносец

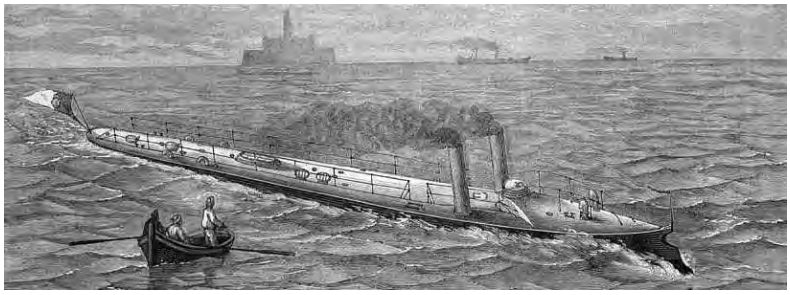
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Fulminante"	Blackwall	1880

27 т. 22,86 х 4,57 х 1,83 м. 1 вал, 150 л.с. = 11 уз. уголь 8 т. 2 MG, 2 х 356 TA. 10 чел.

Название: фуминати – молниеносный (порт.)

Первый миноносец португальского флота, построен в Великобритании для опытов с минным оружием. Служил в школе торпедистов. Исключен из списков флота в 1913 г.





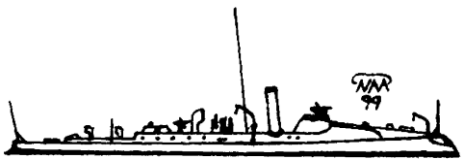
ESPADARTE – миноносец

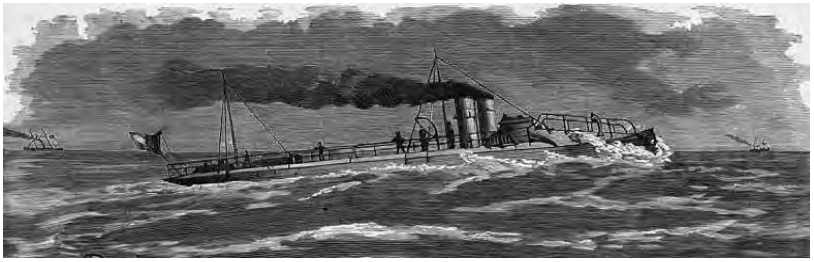
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Espadarte" (№ 1)	Yarrow	1880

53 т. 26,2 х 3,3 х 1,5 м. 1 вал, 450 л.с. = 19.7 уз. уголь 10 т. 1 х 37 RV, 2 х 356 TA. 15 чел.

Название: эйшпадати – шпага (порт.)

Введен в состав флота 9.7.1882. Исключен из списков флота в 28.3.1915.





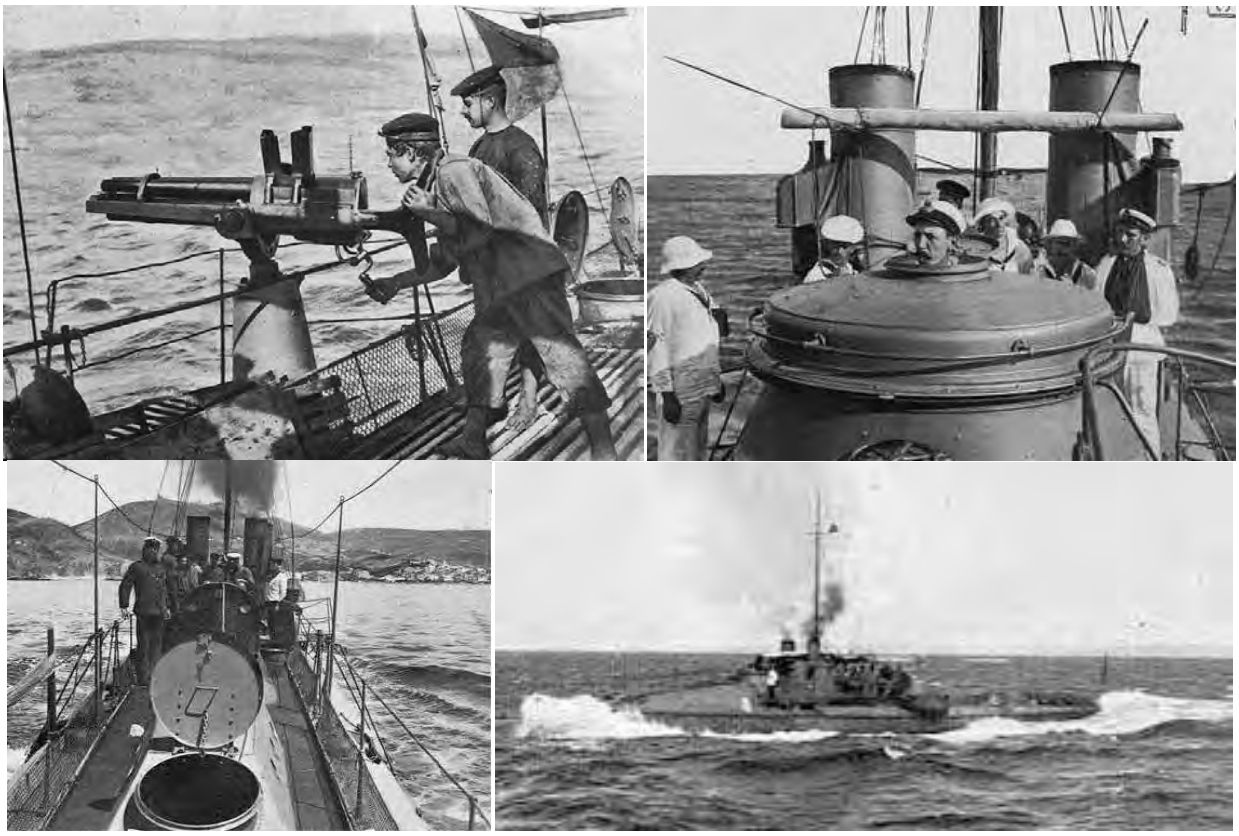
Миноносец № 2 (гравюра 1886 г.)

№ 2 – миноносец

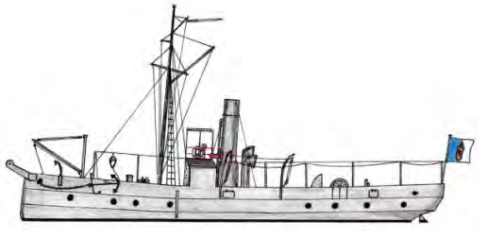
Название	Место постройки	Спущен на воду
№ 2	Yarrow	1886
№ 3	Yarrow	1886
№ 4	Yarrow	1886

65 т. 22,4 х 6,1 х 0,7 м. 1 вал, 730 л.с. = 19 уз. уголь 18 т. 2 х 37 QF, 2 х 356 TA. 22 чел.

Первоначально предполагалось строительство пяти миноносцев этого типа у "Ярроу" и еще пяти у "Шихау". Кроме того, предполагалось заключение контрактов на строительство еще 12 более крупных миноносцев (120 т, 24 уз). Но флоту сдали лишь три фирмы "Ярроу". Представлял собой дальнейшее развитие проекта миноносца № 1. Вместе с ним сформировали торпедную флотилию, использовавшуюся для обороны Лиссабона. Исключены из списков флота соответственно в 1920, 1924 и 1934 гг.



На палубе миноносцев



MINEIRO – миноносец

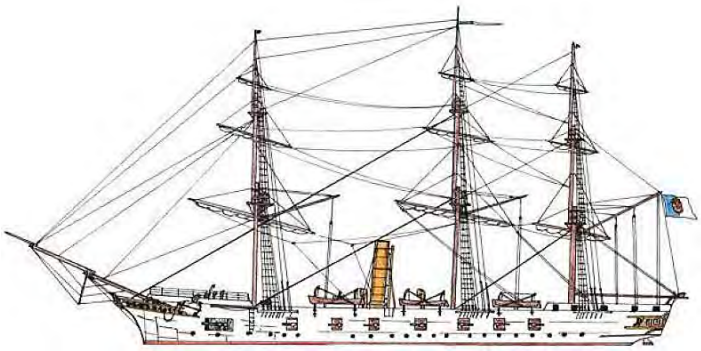
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Mineiro"	Лиссабон	1892

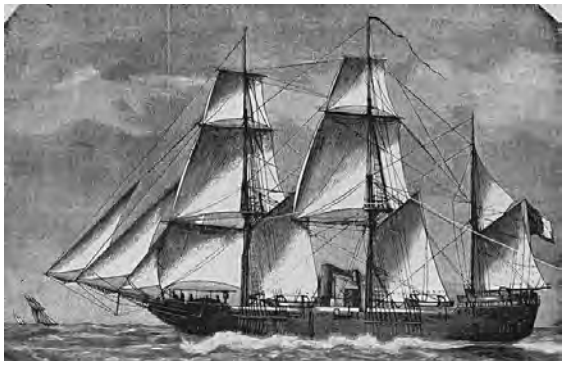
78 т., 18,0 х 4,0 х 2,0 м, 1 машина в 150 л.с., 8 уз., 18 чел.

Название: минейру – минер, шахтер (порт.)

Построен по типу "Fulminante". Служил в школе торпедистов, использовался для экспериментов с минно-торпедным вооружением. Исключен из списков флота в 1902 г.

Шлюпы, авизо (Navios de Escolta)





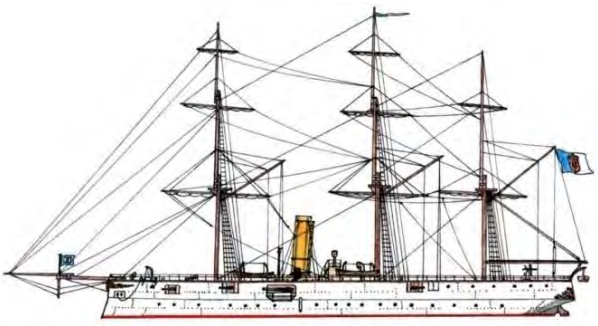
DUQUE DE TERCEIRA – шлюп

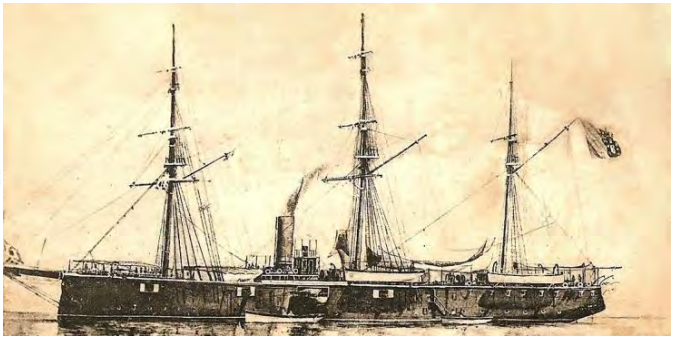
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Duque de Terceira"	Лиссабон	1864

1400 т. 54,8 х 10,4 х 4,9 м. 1 вал, 660 л.с. = 9 уз. уголь 130 т. 4 х 127/25 RML, 2 х 57 BL. 178 чел.

Название: Дуке де Терсейра – герцог Терсейра, имеется в виду Антониу Жозе де Суза (1792–1860) – португальский политический деятель, несколько раз возглавлявший кабинет министров, последний губернатор Бразилии.

Шлюп с деревянным корпусом. До перевооружения в 1880-х гг. имел 13 х 32-фн. SB. В конце 1890-х перевооружен на 2 х 76 BL и 2 х 65 BL орудия. Использовался как учебное судно. Исключен из списков флота в 1911 г.





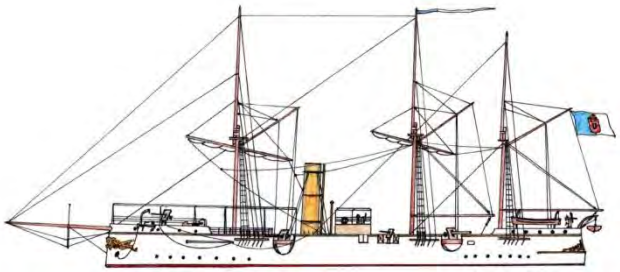
ALFONSO d'ALBUQUERQUE – шлюп

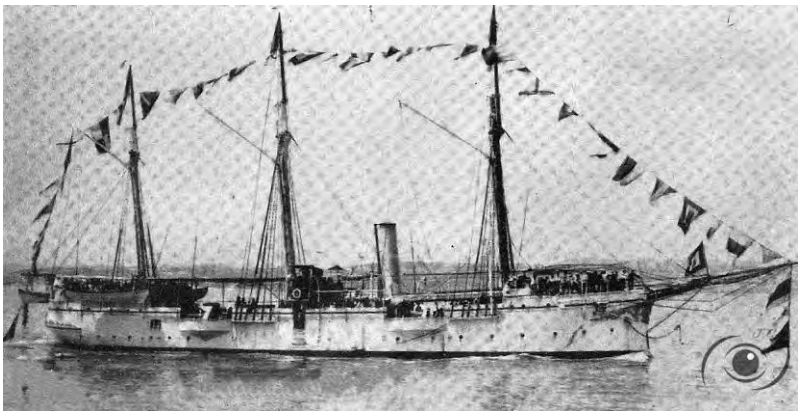
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Alfonso d'Albuquerque"	Таймс (Англия)	9.07.1884

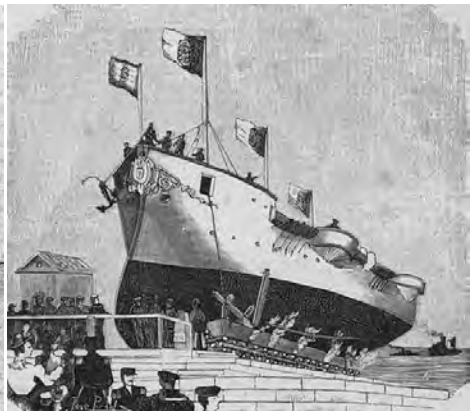
1090 т. 62,0 х 10,1 х 4,1 м. 1 вал, 1360 л.с. = 13 уз. уголь 150 т. 2 х 152/26 BL, 5 х 127/25 BL, 2 х 47 QF, 2 MG. 183 чел.

Название: Алфонсо д'Албукерке – Альфонсо Альбукеркский (1452–1515) - известный португальский мореплаватель и политический деятель. Второй вице-король Индии. Захватил Гоа, Малакку, Малабары, Цейлон и ряд других территорий.

Шлюп с композитным корпусом, фактически неброненосный крейсер 2 ранга по европейской классификации, аналогичный, например, испанским крейсерам типа "Velasco". Предназначался для колониальной службы. Исключен из списков флота в 1909 г.







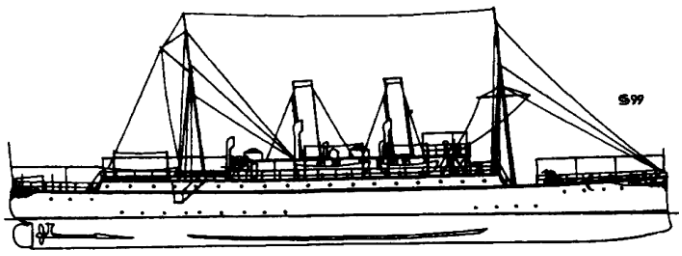
DOM LUIZ – авизо

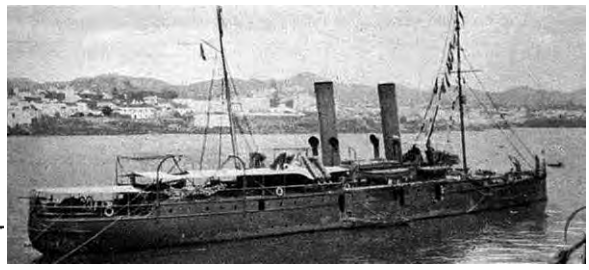
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Dom Luiz"	Лиссабон	22.06.1895

802 т. 45,9 x 8,3 x 4,1 м. 1 вал, 500 л.с. = 10 уз. уголь 105 т. 4 x 105/35 BL, 3 x 47 QF, 1 MG. 122 чел.

Название: Дон Луиш (1838 - 1889) – король Португалии с 1861 г. Отец Карлуша I.

Авизо со стальным корпусом. Стал первым кораблем португальского флота с широким применением электричества. Исключен из списков флота в 1918 г.





AMELIA IV – авизо

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Amelia IV "	Ramage & Ferguson, Лейт (Англия)	1900

1343 т. 71,4 x 8,8 x 4,3 м. 2 вала, 1800 л.с. = 15 уз. уголь 230 т. 2 x 47 QF, 4 x 37 QF. 125 чел.

Название: Амелия (1865 - 1951) – царствовавшая в то время королева Португалии.

Бывшая английская яхта "Banshee", куплена для нужд королевской семьи. После Октябрьской революции переименована в "Cinco de Outubro" и превращена в посыльное судно, авизо. В 1924 году переоборудовано в гидрографическое судно. Исключено из списков флота в 1937 г.

SALVADOR – авизо

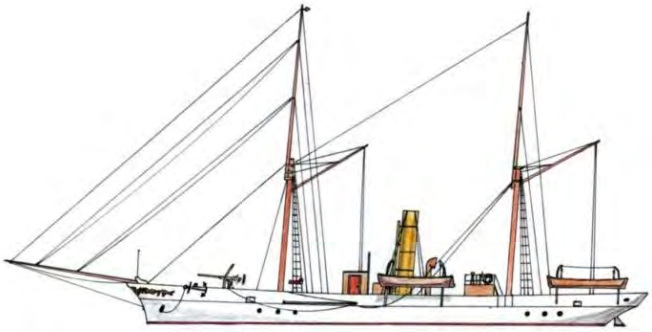
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Salvador"	Лиссабон	–

789 т. 45,9 x 8,3 x 4,1 м. 500 л.с. = 10 уз. уголь 105 т. 4 x 105/35 BL, 2 x 65 QF. 120 чел.

Название: Сальвадор - город в Португалии.

Авизо со стальным корпусом, строилась в Лиссабоне. Всего заложено три корабля. Два других названий получить не успели и в документах проходили как авизо A и B. После Октябрьской революции долго стояли на стапелях, пока не были сданы на слом.

Канонерские лодки (Canhoneira)



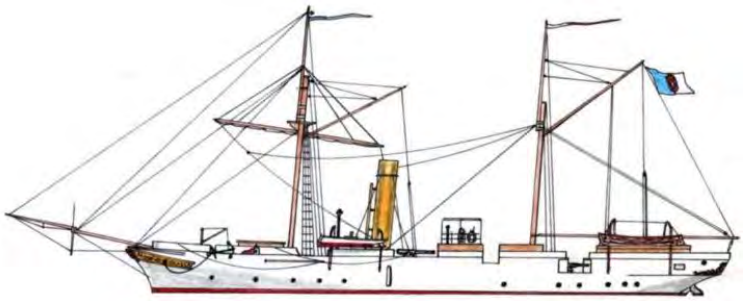
FARO – канонерская лодка

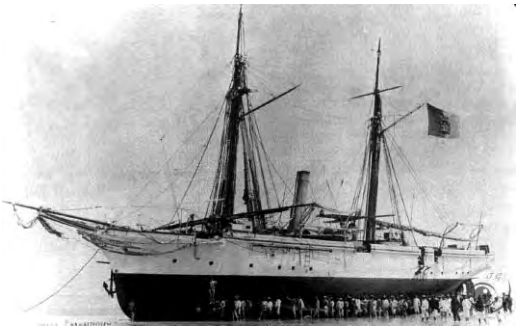
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Faro"	?	1878

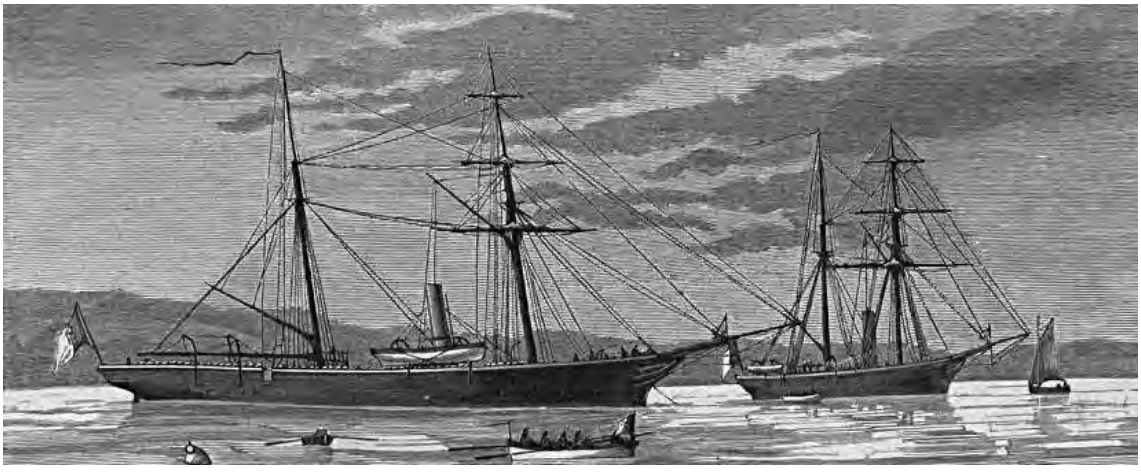
136 т. 27,0 x 4,7 x 2,3 м. 1 вал, 200 л.с. = 10,4 уз. 1 x 47 QF. 27 чел.

Название: Фару – город в Португалии.

Канонерка с композитным корпусом, построенная в Великобритании. Погиб 27 февраля 1912 г. после столкновения с пароходом "Josefine".







Канонерские лодки "Bengo" и "Mandovi" (гравюра 1890 г.)

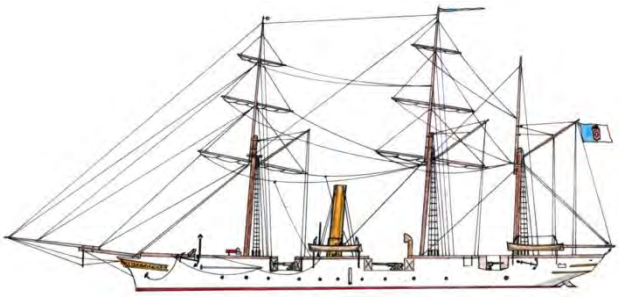
BENGO – канонерская лодка

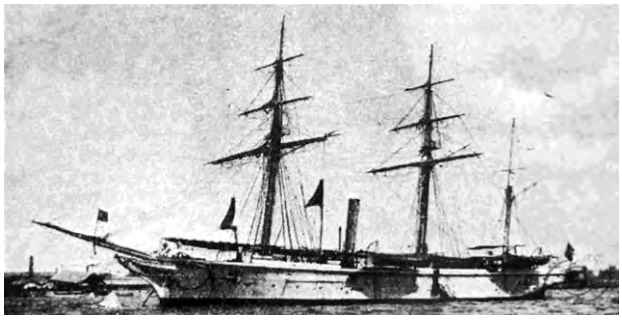
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Bengo"	Лейрд (Англия)	23.08.1879
"Mandovi"	Лейрд (Англия)	16.08.1879

462 т. 38,2 х 7,5 х 2,8 м. 1 вал, 400 л.с. = 10 уз. уголь 80 т. 1 х 152/26 BL, 2 х 88/24 BL, 2 MG. 88 чел.

Названия: Бенго – река и город в Мозамбике на реке Замбези, Мандви – город в Индии, в то время колония Португалии.

Канонерки с композитным корпусом, построенные для колониальной службы. "Bengo" исключен из списков флота в 1905 г. и обращен в блокшив в Мозамбике, "Mandovi" исключена в 1909 г.





"Rio Sado"

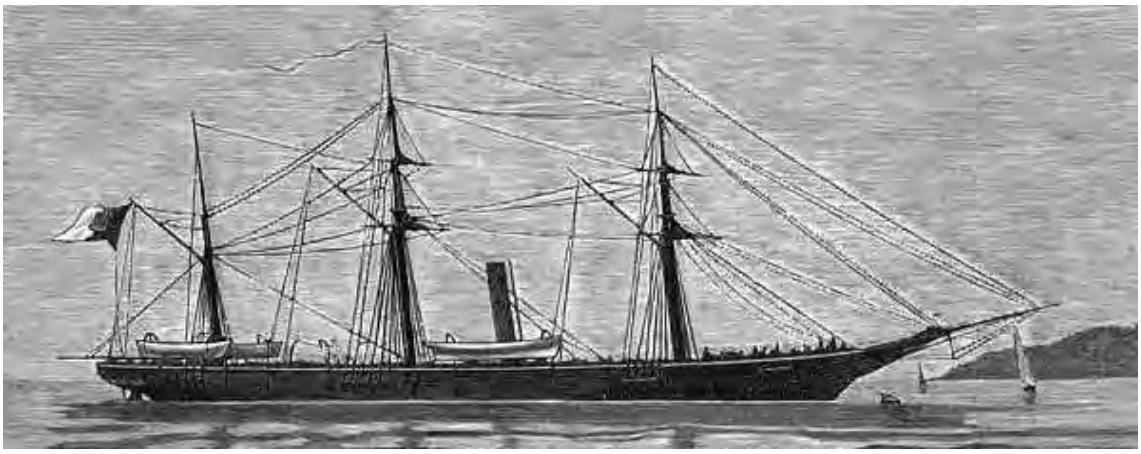
RIO LIMA – канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Rio Lima"	Лейрд (Англия)	1875
"Rio Sado"	Лейрд (Англия)	1875
"Rio Tâmega"	Лейрд (Англия)	1875

645 т. 45,3 х 8,6 х 3,0 м. 1 вал, 500 л.с. = 11 уз. уголь 100 т. 1 х 178/18 RML, 4 х 127/25 RML. 109 чел.

Названия: Лима, Саду, Тамега – реки в Португалии,

Канонерка с композитным корпусом. Головная "Rio Lima" имела меньшие размеры (длина 43,3 м, водоизмещение 628 т.). В 1897 г. "Rio Lima" прошла модернизацию и перевооружение: 1 х 152/26 BL, 2 х 102/27 BL, 2 MG. После перевооружения "Sado" и "Tâmega" имели по 2 х 105/25 BL, 2 х 57 QF, 1 х 37 QF, 1 MG. "Rio Lima" исключена из списков флота в 1918 г., "Sado" – в 1921 г., "Tâmega" – в 1909 г.



"Vouga" (гравюра 1885 г.)

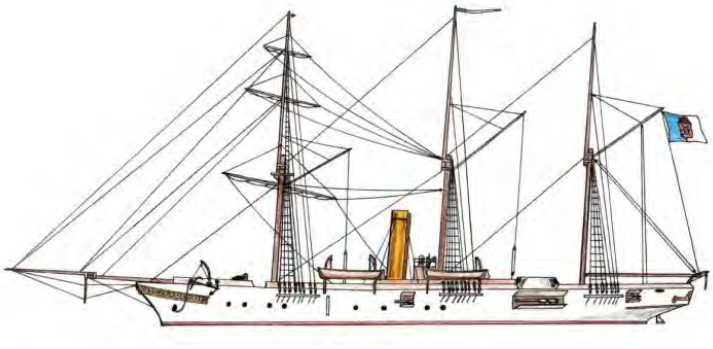
VOUGA – канонерская лодка

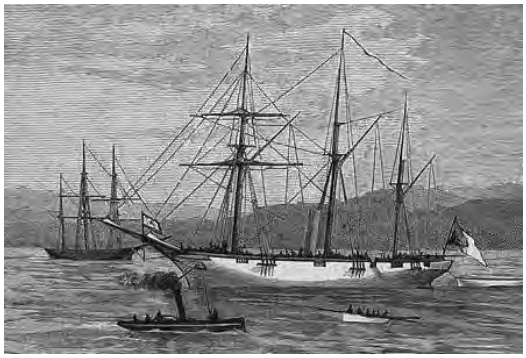
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Rio Vouga"	Лиссабон	5.01.1882

721 т. 49,1 x 8,4 x 3,6 м. 1 вал, 750 л.с. = 10 уз. уголь 100 т. 1 x 152/26 BL, 2 x 102/27 BL. 109 чел.

Название: Вога – река в Португалии.

Канонерка с композитным корпусом, строилась по типу "Rio Lima". После перевооружения имела: 2 x 102/27, 2 x 47 QF. Исключена из списков флота в 1910 г.





"Rio Ave" (гравюра 1881 г.)

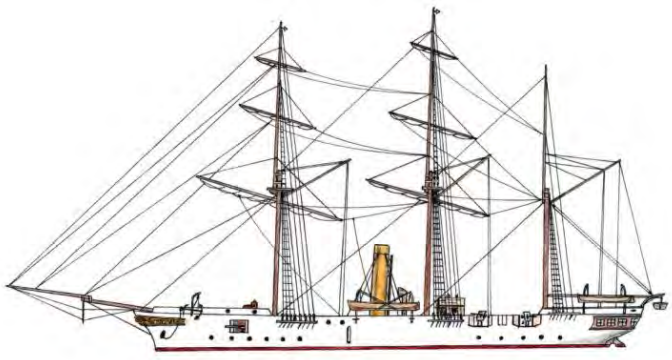
RIO AVE – канонерская лодка

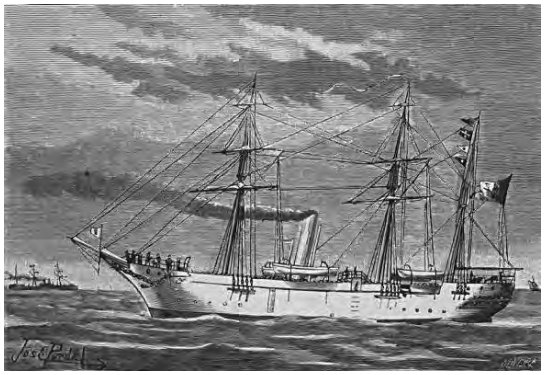
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Rio Ave"	Лиссабон	1880

378 т. 36,6 x 6,7 x 3,2 м. 1 вал, 180 л.с. = 9 уз. уголь 60 т. 1 x 102 BL, 4 x 76 BL. 89 чел.

Название: Ави – река в Португалии.

Канонерка с композитным корпусом, построенная для службы в Гвинее. С 1899 г. использовалась в качестве плавучего маяка (вооружение – 1 x 47 QF, 2 MG).





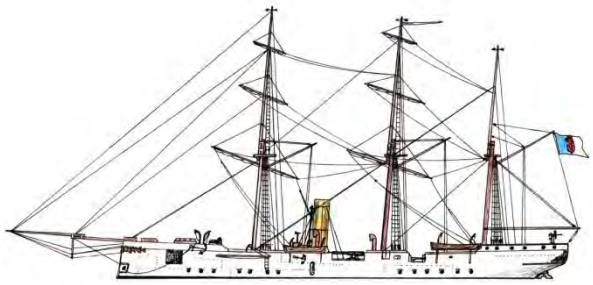
ZAMBEZI – канонерская лодка

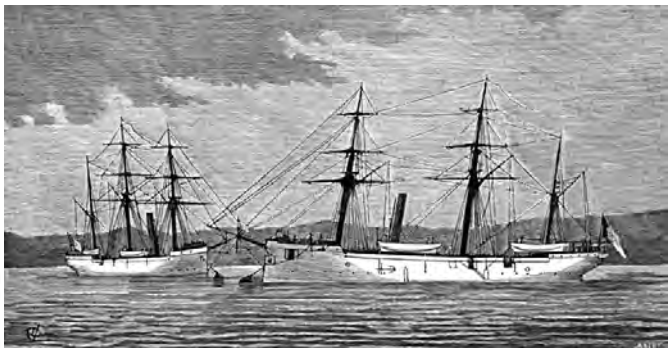
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Zambezi"	Лиссабон	30.09.1880

631 т. 44,5 x 7,9 x 3,6 м. 1 вал, 460 л.с. = 10 уз. уголь 85 т. 1 x 152/26 BL, 2 x 102/27 BL, 1 x 47 QF. 107 чел.

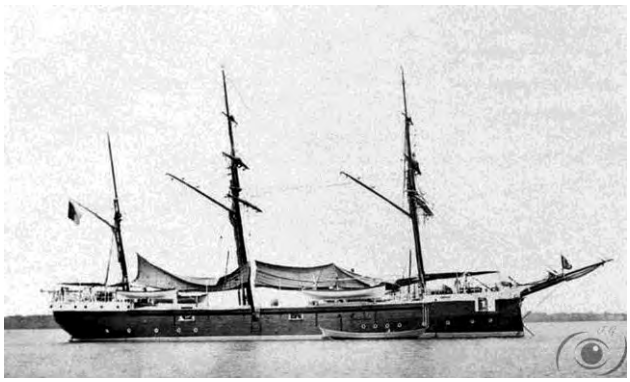
Название: Замбези – река в Мозамбике и Анголе.

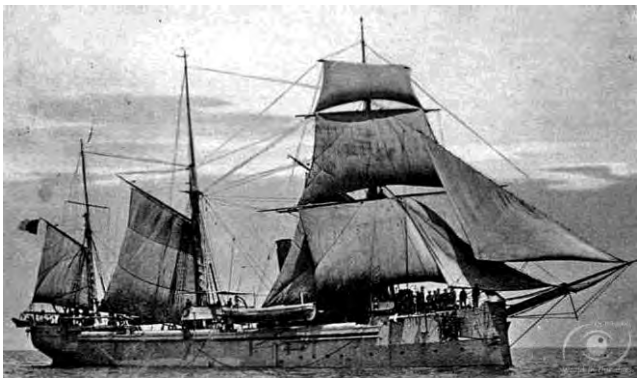
Канонерка с композитным корпусом. После перевооружения имела: 2 x 102/27 BL, 2 x 47 QF, 2 x 37 QF, 1 MG. С 1920 г. использовалась как блокшив. Списана в 1926 г.





"Zaire" и "Liberal" (гравюра 1880-х гг.)





Канонерские лодки "Zaire" (слева) и "Liberal" (справа)

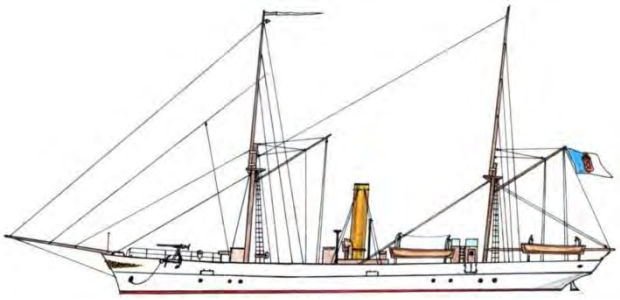
LIBERAL – канонерская лодка

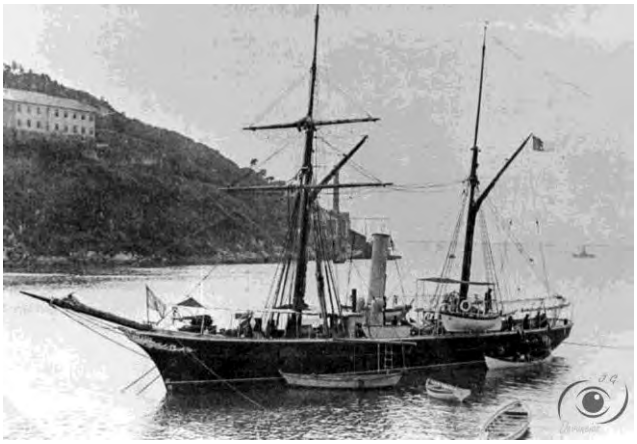
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Liberal"	Лейрд (Англия)	9.08.1884
"Zaire"	Лейрд (Англия)	9.08.1884

558 т. 42,5 х 7,9 х 3,4 м. 1 вал, 500 л.с. = 13 уз. уголь 90 т. 1 х 152/26 BL, 2 х 102/27 BL, 2 MG. 109 чел.

Название: Заир – река в Анголе.

Канонерки с композитным корпусом. На "Liberal", кроме того, стояла еще одна 37 QF. "Liberal" погиб 22 июня 1906 г. у форта Амбруз (к северу от Луанды, Ангола). "Zaire" исключен из списков флота в 1916 г.





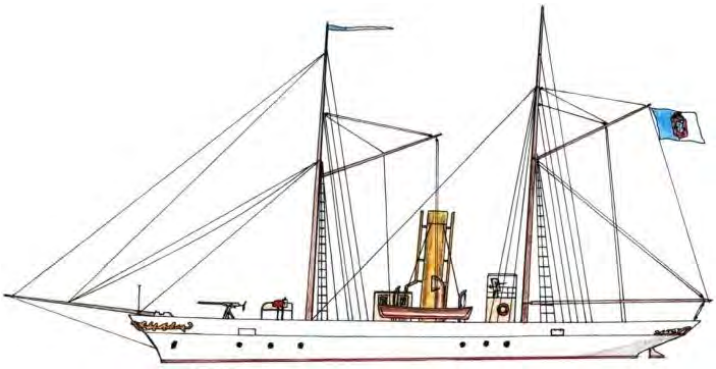
TAVIRA – канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Tavira"	?	1878

204 т. 32,0 x 5,1 x 2,7 м. 1 вал, 390 л.с. = 11 уз. 1 x 47 QF. 33 чел.

Название: Тавира – город на юге Португалии.

Канонерка со стальным корпусом, построенная в Великобритании. Первоначально называлась "Tejo". Исключен из списков флота в 1911 г.



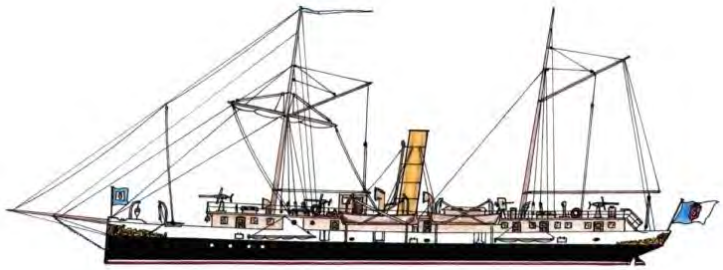
LAGOS – канонерская лодка

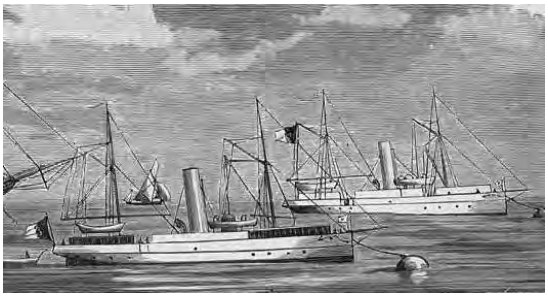
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Lagos"	?	1897

100 т. 24,7 x 4,4 x 1,98 м. 1 вал, 150 л.с. = 7 уз. 2 x 47 QF, 1 MG. 30 чел.

Название: Лагуш – город на юге Португалии.

Канонерка со стальным корпусом, построенная в Великобритании. Первоначально называлась "Guadiana". Исключена из списков флота в 1913 г.





"Massabi" и "Cacongo" (гравюра 1887 г.)

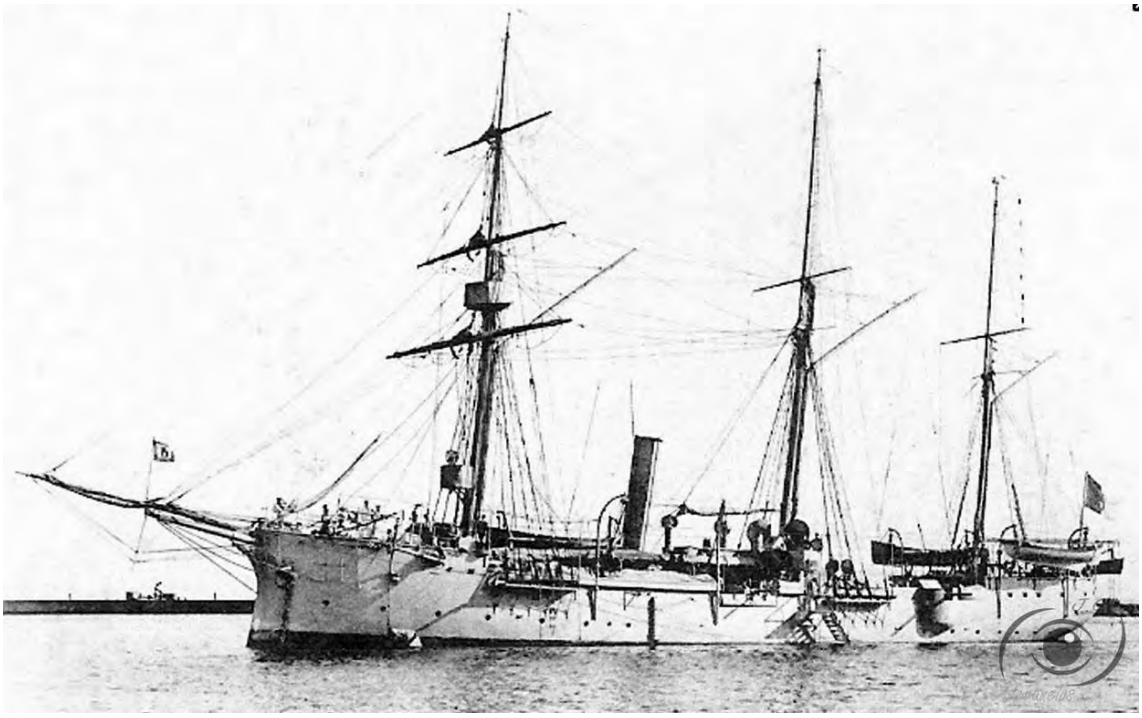
CACONGO – канонерская лодка

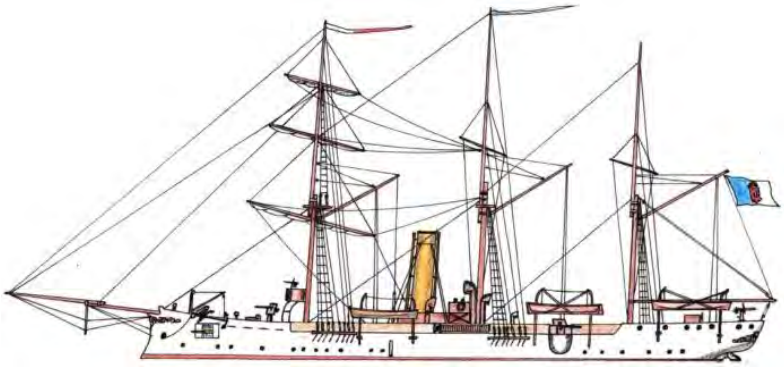
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Cacongo"	Laird Brothers (Birkenhead)	1886
"Massabi"	Laird Brothers (Birkenhead)	1884

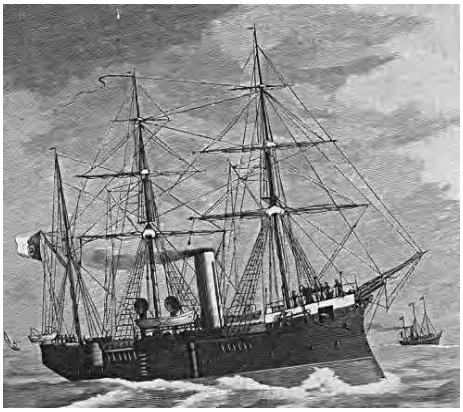
276 т. 36,6 x 5,9 x 2,3 м. 1 вал, 380 л.с. = 11 уз. уголь 50 т. 3 x 76 BL, 1 x 37 RV. 42 чел.

Названия: Каконга – город в Анголе, Массаби – город в Конго, на границе с Анголой.

Канонерки со стальным корпусом, построенные в Великобритании для колониальных нужд. После перевооружения имели: 2 x 47 QF, 2 MG. Исключены из списков флота в 1908 г.







"Diu" (гравюра 1890 г.)

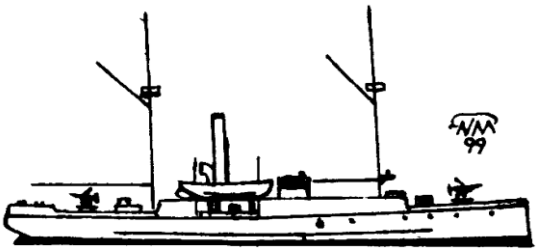
DIU – канонерская лодка

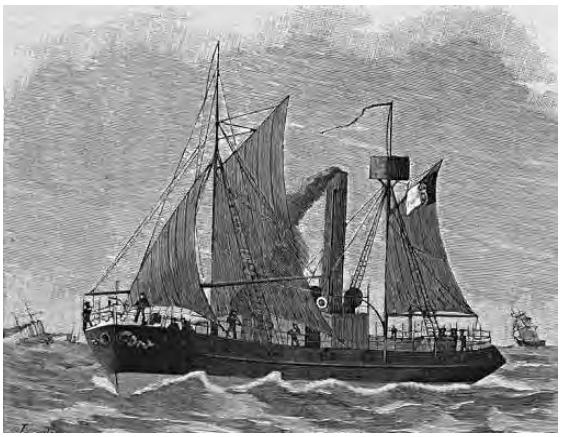
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Diu"	Лиссабон	27.08.1889

740 т. 45,6 x 8,4 x 3,4 м. 1 вал, 700 л.с. = 11,5 уз. уголь 86 т. 2 x 105/35 BL, 2 x 65 QF, 2 x 47 QF, 1 x 37 QF, 1 MG. 110 чел.

Название: Диу – город в Индии, тогдашняя колония Португалии.

Канонерка со стальным корпусом. Первоначальное вооружение: 1 x 150/30 BL, 2 x 105/35 BL, 2 MG. Исключена из списков флота в 1913 г.





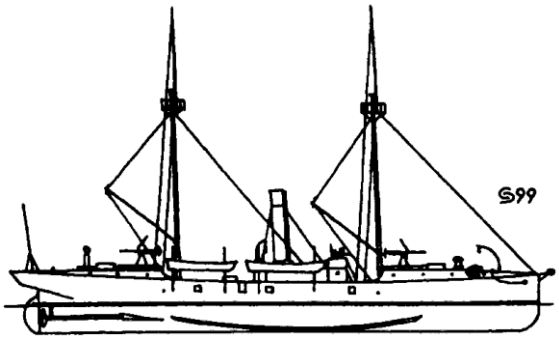
LIMPOPO – канонерская лодка

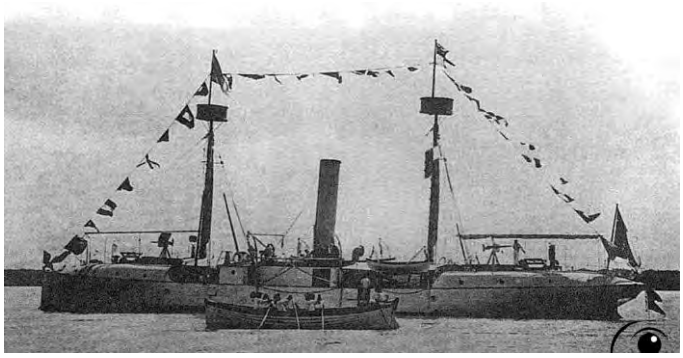
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Limpopo"	Поплар, Глазго (Англия)	1890

288 т. 37,8 x 6,4 x 2,0 м. 1 вал, 523 л.с. = 11,3 уз. 2 x 57 QF, 1 MG. 34 чел.

Название: Лимпопо – река в Мозамбике.

Канонерка с железным корпусом. Исключена из списков флота в 1931 г.





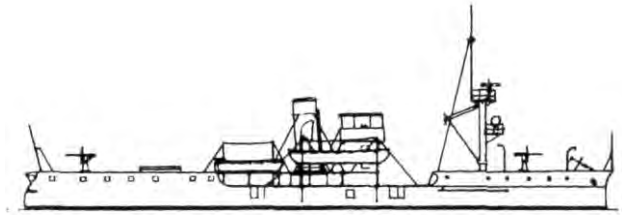
CHAMITE – канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Chamite"	Parry & Sons (Лиссабон)	1892

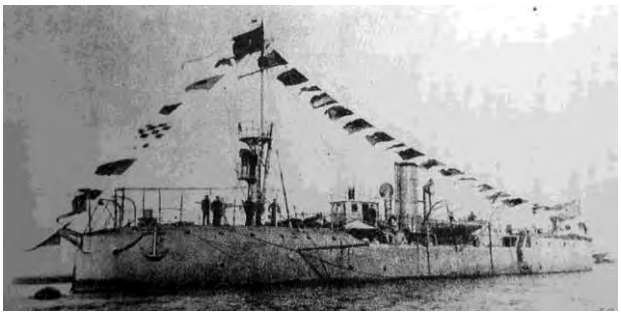
430 т. 40,8 x 8,0 x 2,0 м. 2 вала, 480 л.с. = 11 уз. уголь 120 т. 2 x 47 QF, 2 MG. 26 чел.

Название: Шамите – город в Мозамбике.

Канонерка со стальным корпусом, как и крейсер "Adamastor", приобретена на средства от всенародной подписки. В 1913 произведена смена котлов. Исключена из списков флота в 1921 г.



"Save" (1918 г.)



"Lurio"

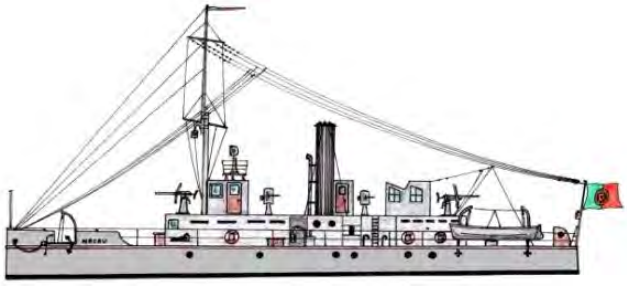
LURIO – канонерская лодка

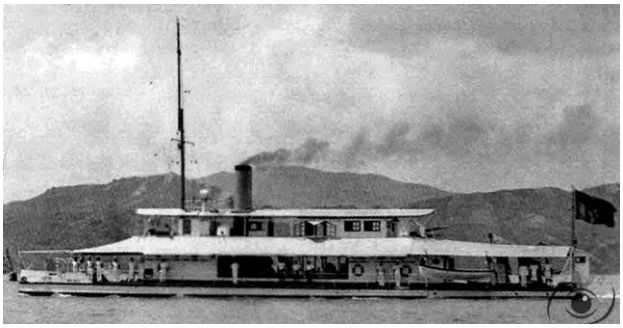
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Lurio"	H. Parry & Son (Cacilhas)	1907
"Save"	H. Parry & Son (Cacilhas)	1908

305 т. 42,8 x 7,2 x 1,7 м. 2 вала, 500 л.с. = 12,5 уз. уголь 61 т. 2 x 47 QF, 1 MG. 51 чел.

Названия: Лурио – река и город в Мозамбике; Саве – город в Анголе.

Канонерки со стальным корпусом построенные для службы в колониях, исключены из списков флота "Lurio" в 1926 г., "Save" в 1929 г.





MAKAU – канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Makau"	Поплар, Глазго (Англия)	1909

133 т. 36,5 x 6,0 x 0,6 м. 250 л.с. = 12 уз. 2 x 57 QF, 3 MG. 35 чел.

Название: Макао – город в Китае, в то время колония Португалии.

Речная канонерка со стальным корпусом. В 1943 г. захвачена японцами в Макао, и после небольшого ремонта 15 августа 1943 г. вошла в состав японского флота как "Maiko". После войны передана Китаю, и в 1946 г. вошла в строй как "Wu Chang". Списана в 1968 г.

BEIRA – канонерская лодка

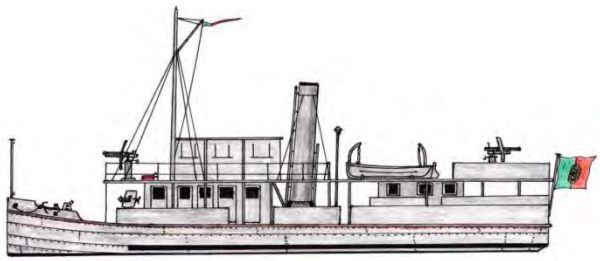
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Beira"	Лиссабон	1910

500 т. 45,0 x 8,0 x 2,0 м. 2 вала, 700 л.с. = 13 уз. 2 x 75 QF, 2 x 47 QF, 2 MG. 67 чел.

Название: Бейра – город в Мозамбике.

Канонерская лодка со стальным корпусом, разработанная для службы в колониях. Впоследствии по слегка измененному проекту в течение двух десятков лет построено семь лодок.

Речные канонерские лодки (Canhoneiras de Rio)



Канонерки "Cacheu" и "Capitania"

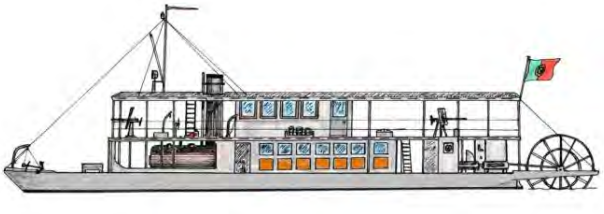
CACHEU – речная канонерская лодка

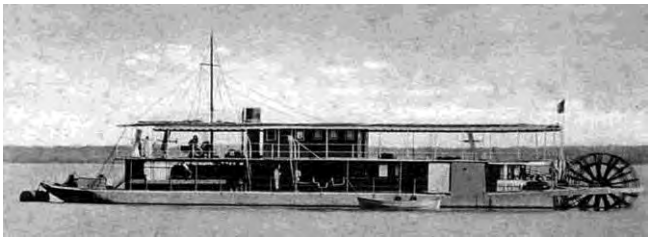
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Cacheu"	Гамбург	1901
"Farim"	Гамбург	1901

40 т. 23,0 x 3,9 x 0,5 м. 2 вала, 200 л.с. = 10 уз. 1 x 37 QF, 2 MG. 27 чел.

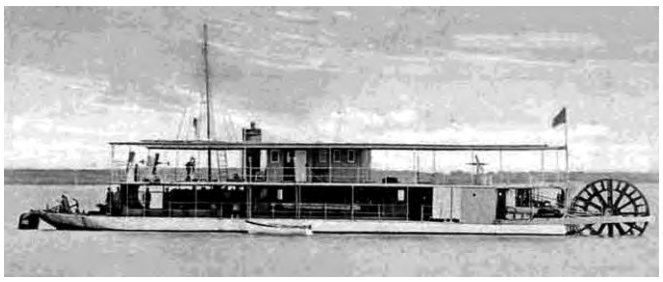
Названия: Кашеу – город в Мозамбике; Фариа – город и река в Анголе.

Речные колесные канонерки со стальным корпусом, построенные для службы в Гвинее. Исключены из списков флота "Cacheu" в 1915 г., "Farim" в 1907 г.





Канонерская лодка "Sena"



Канонерская лодка "Tete" во время службы (слева) и после взрыва (1917 г., справа)

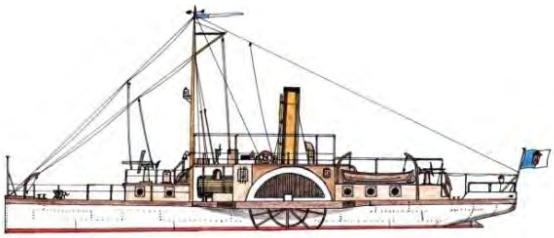
TETE – речная канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Tete"	Parry & Son	1903
"Sena"	Parry & Son	1904

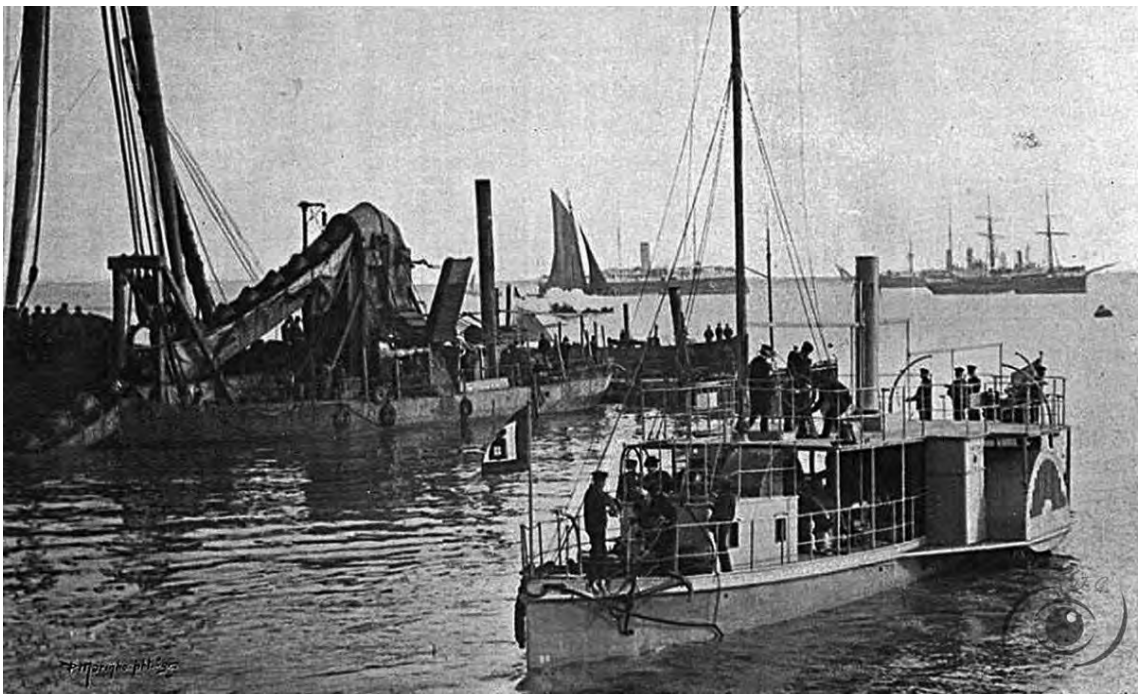
70 т. 30,5 x 3,2 x 0,55 м. 100 л.с. = 10 уз. 2 x 37 QF, 1 MG. 28 чел.

Названия: Тете, Сена – города в Мозамбике.

Речные колесные канонерки со стальным корпусом, построенные для службы на реке Замбези. "Tete" погибла в результате взрыва котла на реке Замбези в феврале 1917 г. (при этом погиб командир корабля), одна из вероятных причин – германская диверсия. "Sena" исключена из списков флота в 1918 г.



Спуск на воду канонерской лодки "Infante Dom Manuel"



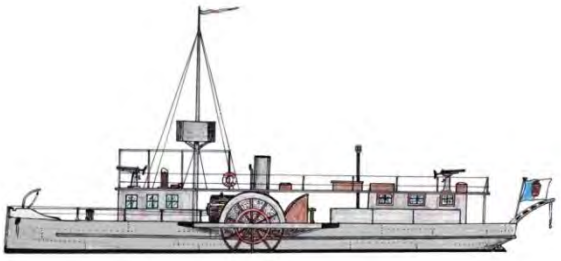
RIO MINHO – речная канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Rio Minho"	Лиссабон	1904

38 т. 24,6 x 4,0 x 0,6 м. 64 л.с. = 7,5 уз. 1 x 37 QF. 19 чел.

Название: Миньо – река на севере Португалии.

Колесная канонерка, заложенная как "Infante Dom Manuel", формально построенная для пограничной службы на реке Миньо, но фактически использовалась для охраны рыболовства и для прочих нужд местных властей. Исключена из списков флота в 1948 г.



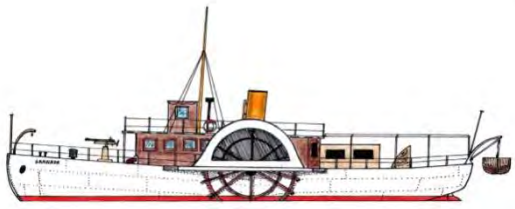
FLECHA – речная канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Flecha"	?	1909
"Zagaia"	?	1909

44 т. 21,0 х 3,6 х 0,7 м. 1 вал, 45 л.с. = 10 уз. 3 MG. 27 чел.

Названия: флеша – стрела (порт.), загайя – копье (порт.).

Речные колесные канонерки со стальным корпусом, построенные в Великобритании по заказу Колониального департамента для службы в Гвинее. В ряде документов "Flecha" числилась как "Flexa". "Flecha" исключена из списков флота в 1928 г., "Zagaia" – в 1925 г.



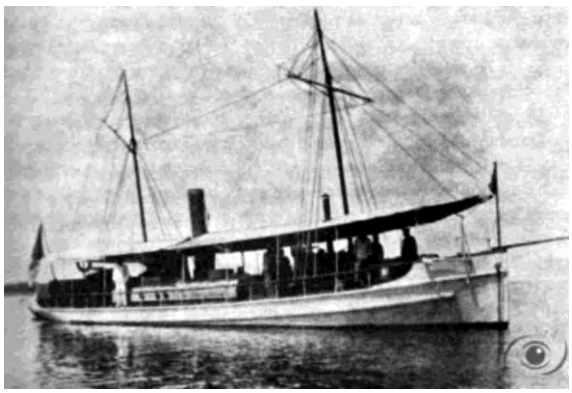
GRANADA – речная канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Granada"	?	1891
"Obuz"	?	1892

24 т. 18,3 х 4,3 х 0,4 м. 1 вал, 40 л.с. = 8 уз. 1 х 37 RV, 1 MG. 21 чел.

Названия: гранада – граната (порт.), обуш – гаубица (порт).

Речные колесные канонерки со стальным корпусом, построенные в Великобритании по заказу Колониального департамента для службы в Мозамбике. Исключены из списков флота "Granada" в 1907 г., "Obuz" – в 1908 г.



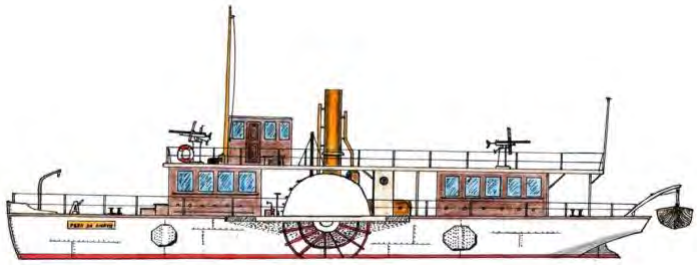
MARRACUENE – речная канонерская лодка

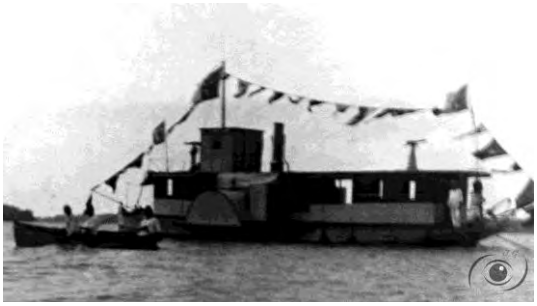
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Marracuene"	Лиссабон	1897

20 т. 19,0 х 3,6 х 0,75 м. 1 вал, 50 л.с. = 9 уз. 2 х 37 QF. 7 чел.

Название: Маракьюин – город в Мозамбике.

Речная канонерка, построенная в Португалии для Мозамбика. Разоружена в 1908 г.





"Diogo Cão"

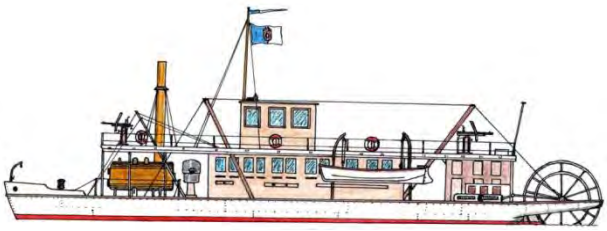
DIOGO CÃO – речная канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Diogo Cão"	Parry & Son, Cacilhas	3.10.1895
"Pêro de Anaya"	Parry & Son, Cacilhas	3.10.1895

44 т. 21,5 x 3,9 x 0,7 м. 90 л.с. = 10 уз. 1 x 37 RV, 2 MG. 19 чел.

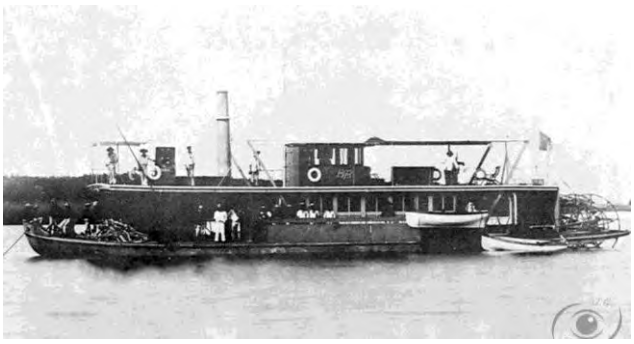
Названия: Диого Кам (~1440 - 1486) – португальский мореплаватель. В 1482 г. открыл устье реки Конго, а в 1484-86 побережье Анголы. Педро д'Анайя (? – 1506) – известный кастильско-португальский рыцарь, основатель португальской колонии в Мозамбике.

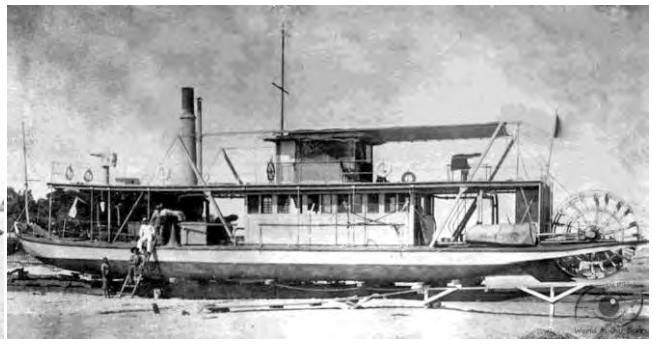
Речные канонерские лодки со стальным корпусом, участвовали в ряде кампаний по усмирению африканских племен у реки Замбези. Исключены из списков флота "Diogo Cão" в 1910 г., "Pêro de Anaya" – в 1908 г.



"Serpa Pinto"

"Lacerda" (гравюра 1895 г.)





Канонерские лодки "Lacerda" (слева) и "Serpa Pinto" (справа)

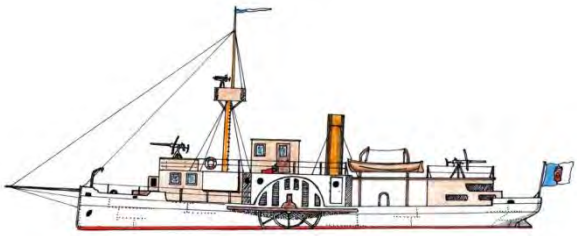
LACERDA – речная канонерская лодка

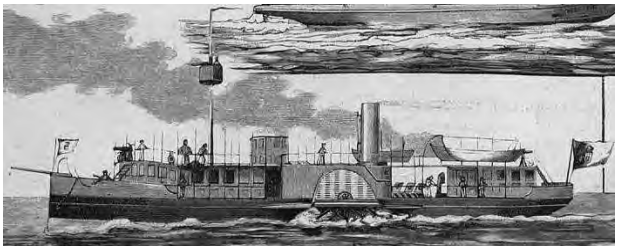
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Lacerda"	?	1895
"Serpa Pinto"	?	1895

40 т. 17,3 x 4,0 x 0,3 м. 70 л.с. = 10 уз. 2 x 37 QF, 2 MG. 27 чел.

Названия: Серпо Пинто – город в Анголе.

Речные канонерские лодки, построенные в Великобритании для службы в Мозамбике. Исключены из списков флота в 1906–1907 гг.





HONÓRIO BARRETO – речная канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Honório Barreto"	Parry & Son (Cacilhas)	1895

80 т. 30,3 x 6,0 x 1,9 м. 8,98 уз. 2 x 47 QF, 1 MG. 38 чел.

Название: Онориу Перейра Баррету (1813–1859) – известный португальский колониальный администратор.

Канонерская лодка с железным корпусом, построена для колониальной службы в Гвинее. Исключена из списков флота в 1907 г.

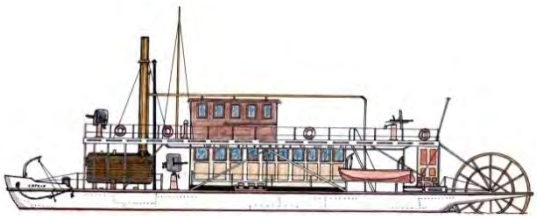
CUNENE – речная канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Cunene"	?	1909

10 т. 13,0 x 3,2 x 0,6 м. 5 уз. 2 MG. 10 чел.

Название: Кунене – провинция в Анголе.

Подробности службы лодки не известны.



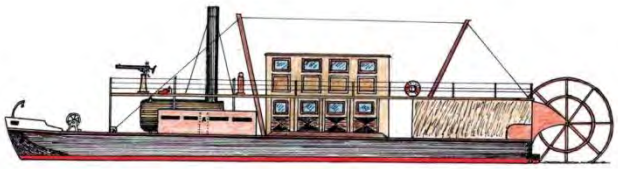
IVENS – речная канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Ivens"	Yarrow	1894
"Capêlo"	Yarrow	1895

21 т. 26,5 x 5,5 x 0,3 м. 72 л.с. = 8 уз. 2 x 47 QF, 2 MG. 21 чел.

Названия: Роберто Ивенс (1850–1898) – португальский исследователь, первооткрыватель, колониальный администратор и морской офицер. Эрменегильду Капелу (1841–1917) – португальский исследователь, первооткрыватель, колониальный администратор и морской офицер.

Речные канонерские лодки, построенные в Великобритании для Мозамбика. Исключены из списков флота "Ivens" в 1906 г., "Capêlo" – в 1908 г.



CASSINE – речная канонерская лодка

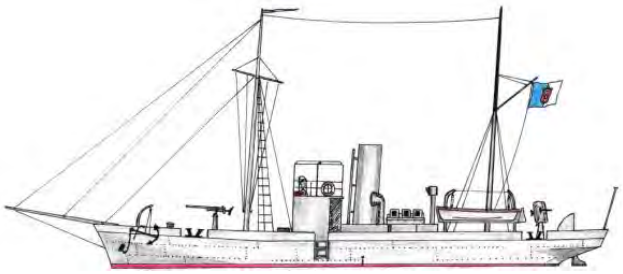
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Cassine"	?	?

30 т. 18 л.с. = 7 уз. 1 MG.

Приобретена в 1890 г. для флотилии реки Замбези.

Вспомогательные канонерские лодки

Колониальный департамент в разное время приобрел несколько пароходов, которые были вооружены и использовались как канонерские лодки.



BAPTISTA DE ANDRADE – канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Baptista de Andrade"	A. Legal (Нант)	1897

150 т. 28,9 x 5,2 x 2,3 м. 10,5 уз. 2 x 37 QF, 2 MG. 28 чел.

Название: Баптиста де Андраде – португальский морской офицер, в конце XIX в. – главком португальского флота.

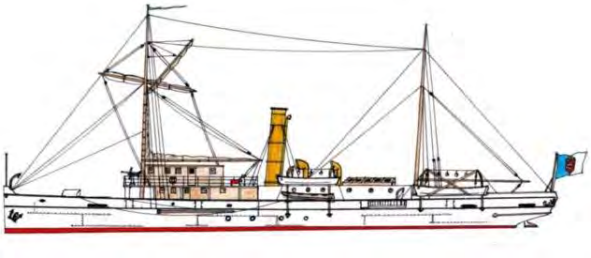
Пароход со стальным корпусом, построен во Франции для службы в Мозамбике. Вооружен и использовался колониальной администрацией как канонерская лодка, стационер и буксир. Исключен из списков флота в 1909 г.

NENES FERREIRA – канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Nenes Ferreira"	A.D. Lewis & Co (Лондон)	1882

301 т. 29,1 x 6,1 x 2,6 м. 220 л.с. = 11 уз. 1 x 37 QF, 2 MG. 37 чел.

Бывший пароход "Lady Wood", приобретенный колониальным департаментом в 1893 г. Исключен из списков флота 1901 г.

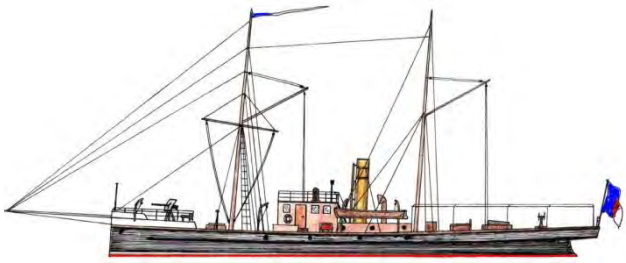


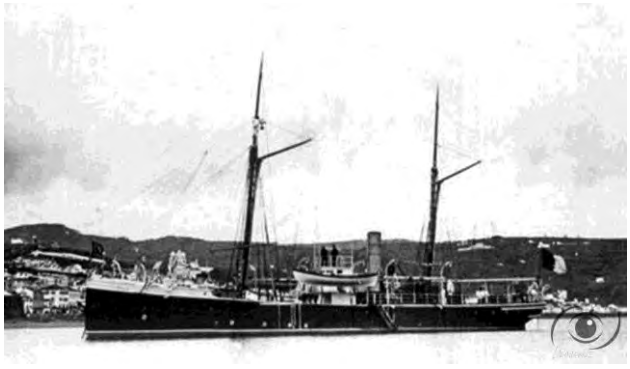
DILLY – канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Dilly"	?	1884

100 т. 36,9 х ? х 2,97 м. 40 л.с. = 7 уз. 1 пушка. 28 чел.

Бывший пароход, вероятно "Thomas Andrea", приобретенный колониальным департаментом для службы на Тиморе в 1891 г. Исключен из списков флота 1905 г.



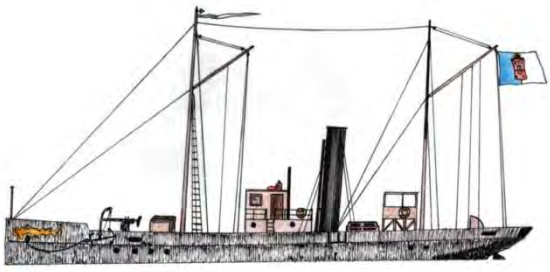


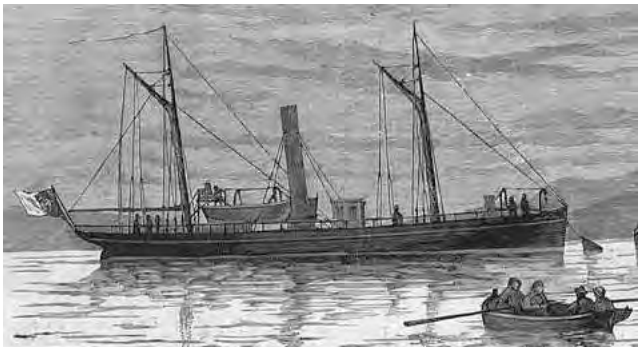
AÇOR – канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Açor"	?	1874

330 т. 41,3 х 5,7 х 2,7 м. 1 вал, 360 л.с. = 9 уз. 1 х 57 BL. 52 чел.

Бывший пароход постройки 1874 г. последовательно менявший имена: "Balinar", "Gomes I" и "Algarve". В 1886 г. приобретен руководством флота и переоборудован в канонерскую лодку "Açor". Позднее переделан в тральщик, а в 1923 г. в гидрографическое судно. Списан в 1933 г.





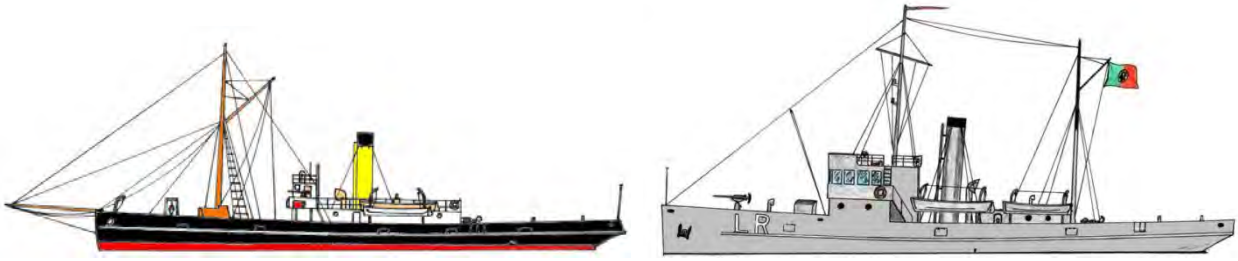
VILHENA – канонерская лодка

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Vilhena"	?	1882

160 т. 29,0 х 4,9 х 1,8 м. 1 вал, 310 л.с. = 10 уз. 1 х 76 BL. 41 чел.

Винтовой пароход британской постройки. Исключен из списков флота в 1916 г.

Буксиры (Reborcadores)



"Lidador" до модернизации (слева) и после (справа)

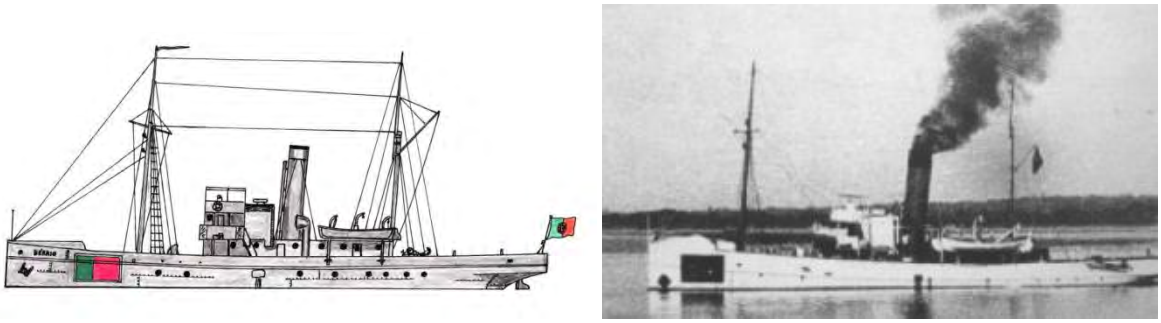
LIDADOR – буксир

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Lidador"	?	1883

252 т. 35,8 х 6,1 х 2,8 м. 2 вала, 800 л.с. = 11 уз. 1 х 47 QF. 34 чел.

Название: лидадор – боец (порт.).

Буксир британской постройки. Приобретен португальским флотом и использовался также как канонерская лодка. В последние годы жизни – учебное судно, исключено из списков флота в 1951 г.



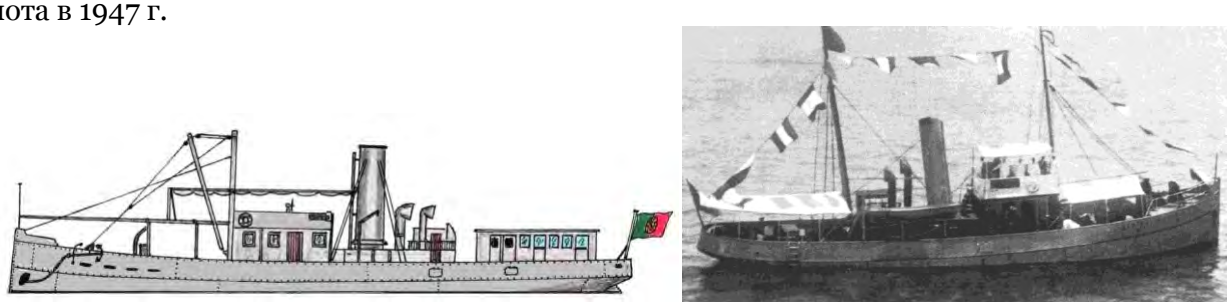
BÉRRIO – буксир

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Bérrio"	Сен-Назер	1897

498 т. 40,5 х 6,9 х 2,9 м. 2 вала, 1070 л.с. = 12,27 уз. 1 MG. 68 чел.

Название: беррио – рев быка (порт.).

Буксир французской постройки, приобретенный для нужд португальского флота. С 1930 г. использовался как гидрографическое судно в Мозамбике. Исключен из списков флота в 1947 г.



GENERAL SILVÉRIO – буксир

Название	Место постройки	Спущен на воду
"General Silvério"	?	?

Название: Сильвериу Аугусту Перейра да Силва (1827–1910) – португальский инженер-дорожник, впервые в Португалии начавший строительство мостов из бетона.

Приобретен флотом в 1901 г. для использования в качестве буксира в Мозамбике. В 1904 г. оборудован в гидрографическое судно, став первым специализированным для этой цели португальским кораблем. Исключен из списков флота в 1908 г.

Подводная лодка (Submarino)

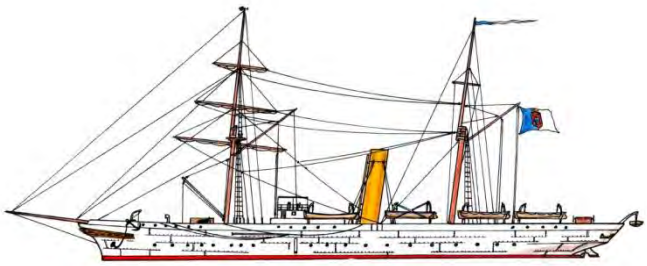
PLONGER – подводная лодка

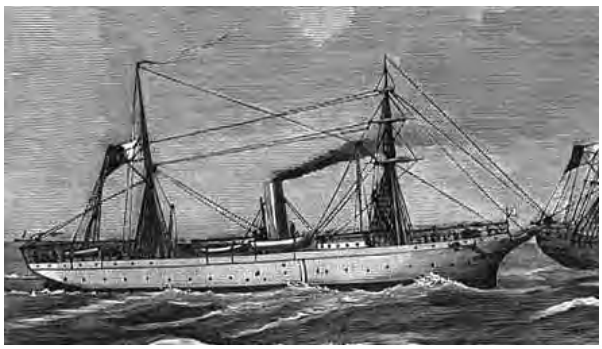
Название	Место постройки	Спущен на воду
"Plonger"	Лиссабон	1892

100 т. 22,0 х 3,5 х ? м. 6 уз. 4 аппарата Норденфельта. 6 чел.

Спроектирован и построен Перерейру де Меллу Фонтешом. Представлял собой цилиндр с конической носовой и кормовой частями. Для погружения и всплытия имелась балластные цистерны и горизонтальные рули. Два винта приводили в движение аккумуляторная батарея. Исключен из списков флота в 1910 г.

Транспорты (Transportes)



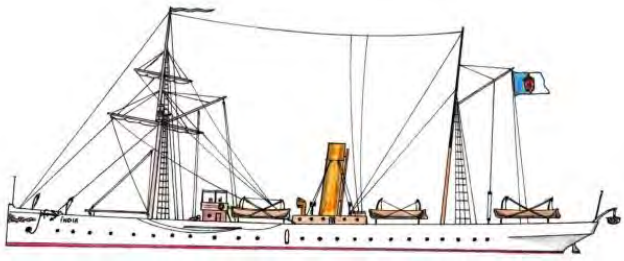


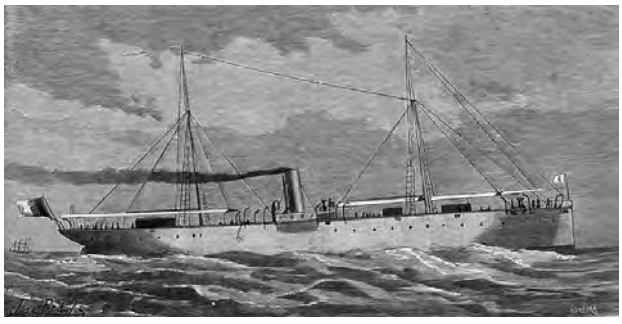
ÁFRICA – транспорт

Название	Место постройки	Спущен на воду
"África"	?	1875

2990 т. 79,2 х 10,1 х 6,1 м. 1 вал, 1100 л.с. = 13 уз. 2 х 80 BL, позднее 2 MG. 124 чел.

Винтовой транспорт с деревянным корпусом, построенный в Великобритании, использовавшийся португальским флотом как войсковой транспорт. Вмещал 404 солдата. В 1908 г. исключен из списков флота, использовался в Анголе в качестве плавучего госпиталя.



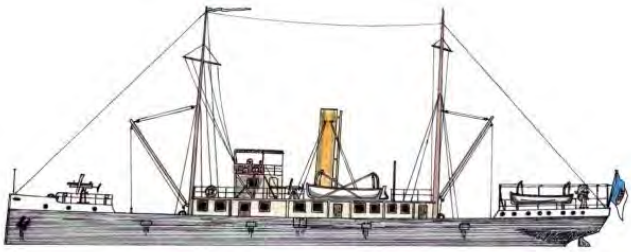


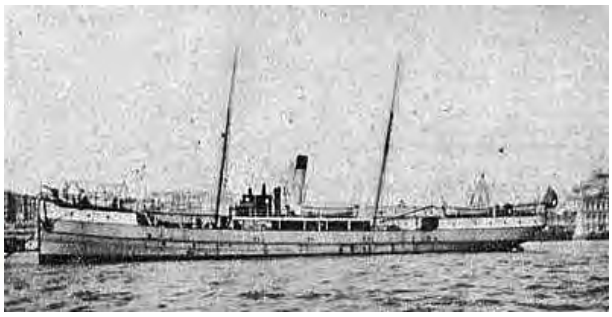
ÍNDIA – транспорт

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Índia"	Dennis & Brothers	1871

2578 т. 82,3 х 9,1 х 5,8 м. 1 вал, 700 л.с. = 12 уз. 2 пушки.

Бывший британский винтовой пароход со стальным корпусом "Mandalay", в 1874 г. приобретен португальским флотом и переоборудован в войсковой транспорт. Исключен из списков флота в 1909 г.



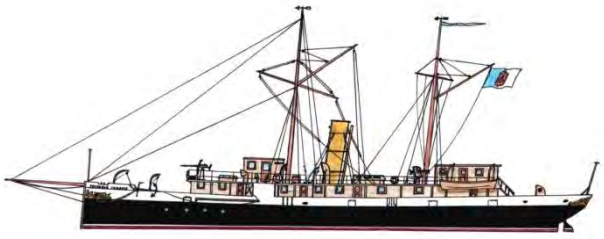


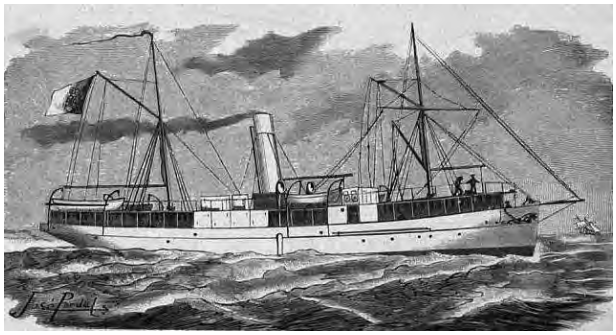
ÁLVARO DE CAMINHA – транспорт

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Álvaro de Caminha"	?	1901

534 т. 45,2 x 6,8 x 2,9 м. 11 уз. 2 x 37 QF, 2 MG. 59 чел.

Пароход германской постройки, приобретенный в 1902 г. для службы в качестве войскового транспорта в Мозамбике. В 1908 г. переведен в Анголу. Разоружен в Лиссабоне в исключен из списков флота в 1910 г. В 1912 г. продан в частные руки.





SALVADOR CORREIA – транспорт

Название	Место постройки	Спущен на воду
"Salvador Correia"	Laird Brothers (Birkenhead)	1895

300 т. 36,6 x 5,9 x 2,3 м. 480 л.с. = 11 уз. 1 x 75 BL, 2 x 37 QF. 35 чел.

Транспорт британской постройки, строился по типу, практически идентичному "Cacongo". Вскоре после ввода в строй передан гидрографической службе в Заире, где использовался до 1930 г. Исключен из списков флота в 1934 г.

Орудия

Орудие	Система		Вес орудия, т	Вес снаряда, кг	Дульная скорость, м/с	Корабль
260/22	Krupp	BL	22,0	187	480	Vasco da Gama
240/35	Krupp	BL	22,0	190	580	Bartolomeu Dias
203/40	Armstrong	BL	15,3	113,4	787	Vasco da Gama
178/18	Armstrong	RML	7,0	50,7	476	канонерки
152/45	Armstrong	BL	8,5	45,4	853	Vasco da Gama; Dom Carlos I
150/45	Canet	BL	6,4	45,4	900	Sao Gabriel; Dona Amelia
150/40	Krupp	BL	4,9	46	840	Adamastor
150/30	Krupp	BL	4,9	46	495	канонерки
152/26	Armstrong	BL	5,0	45,4	590	Albuquerque; канонерки
150/22	Krupp	BL	3,5	34,5	445	Vasco da Gama

152/15	Armstrong	RML	3,2	29,2	425	Diego Cam; канонерки
127/45	Armstrong	BL	2,7	20,4	792	Dom Carlos I
120/45	Canet	BL	3,3	22	900	Sao Gabriel
120/40	Krupp	BL	2,3	20	720	Bartolomeu Dias
127/25	Armstrong	BL	2,0	22,7	550	Albuquerque
127/25	Armstrong	RML	1,7	22,7	540	Duque de Terceira; канонерки
100/45	Canet	QF	1,7	16	710	Dona Amelia; Patria; Tejo
105/40	Krupp	BL	1,6	16	840	Adamastor
105/35	Krupp	BL	1,3	16	610	Dom Luiz; Salvador; канонерки
102/27	Armstrong	BL	1,3	11,3	580	канонерки
105/25	Krupp	BL	1,17	18	460	канонерки

УДК 94(469).067

Военно-морские силы Португалии последних лет монархии

Николай Витальевич Митюков

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация
Лаборатория военных исследований
Доктор технических наук, профессор
E-mail: nico02@mail.ru

Аннотация. В работе дается система организации португальского флота последних лет монархии 1890–1910 гг., дается списочный состав флота с описанием карьеры отдельных кораблей.

Ключевые слова: Португалия, монархия, Октябрьская революция 1910 г., флот, корабельный состав.