

БРИТАНСКИЕ ЛИНКОРЫ ДЛЯ АДМИРАЛА ЭССЕНА¹

Среди документов, отложившихся в личном фонде адмирала Николая Оттовича фон Эссена в РГАВМФ, вниманием исследователей до сего времени остались обойденными адресованные ему письма из Парижа на английском языке от представителя британской фирмы "Виккерс Лтд." сэра Базиля Захароффа. Первое же из них весьма любопытно:

"Париж. 3 мая 1914 г. Авеню Гош, 53.

Секретно. Его высокопревосходительству адмиралу фон Эссену,

Е.И.В. крейсер "Рюрик", Ревель.

Дорогой адмирал Эссен,

Я получил секретное письмо от капитана Игнатьева, просившего меня сообщить вам некоторые подробности, и переговорил с Виккерсом, Лондон, по данному предмету. Я рассчитываю получить всю необходимую вам информацию в течение 3 или 4 дней и немедленно отошлю ее вам в Ревель [...]. Так как адмирал Григорович или товарищ министра могут не одобрить мои сношения лично с вами, я буду чувствовать себя чрезвычайно обязанным если вы не станете упоминать мое имя ни под каким видом. Искренне ваш [...] [подпись - автограф]"².

Через день Захарофф переслал в адрес командующего Морскими силами Балтийского моря письмо директора фирмы "Виккерс" из Лондона от 4 мая 1914 г. Начиналось оно так: "В соответствии с запросом вашего превосходительства о чертежах и ценах на линкоры мы высылаем при сем четыре альтернативных эскиза современных линейных кораблей, которые мы рассматриваем как лучшие из тех, которые только могут быть предложены"³. Далее следуют эскизы линкоров за номерами 670, 671, 688, 689, их тактико-технические элементы и сведения о ценах.

6 мая из Парижа в Ревель было отправлено новое письмо, написанное в Лондоне днем раньше и содержавшее еще два эскиза за номерами 651 и 702 (см. табл.1). В случае заказа четырех однотипных кораблей срок постройки определялся для первого линкора - 28, для второго - 29, для третьего - 31, и, наконец, для последнего - 32 месяца. В заключение выражалась надежда, что "...сообщенная нами информация побудит русские правящие круги разместить заказ на строительство этих четырех линкоров у нас"⁴.

В последнем из имеющихся в деле писем Захарофф сообщал:

"Париж. 30 мая, 1914 г.

Лично. Адмиралу фон Эссену,

Е.И.В. крейсер "Рюрик", Ревель.

Дорогой адмирал фон Эссен

Я чрезвычайно обязан вам за ваше письмо, содержание которого я очень внимательно изучил. Лично я полностью солидарен с вашим мнением касательно усилий, которые должна будет предпринять Россия для быстрого получения боевых кораблей, и вижу единственный возможный путь для этого - обратиться за ними в Англию [...]"⁵.

Что же стояло за этой перепиской? Почему командующий Морскими силами Балтийского моря в тайне от непосредственного начальства собирал сведения о возможности заказа линкоров за границей? С какими соображениями Н.О.Эссена был солидарен сэр Базиль?

Вполне отдавая себе отчет в том, что без писем российской стороны, хранящихся, очевидно, в архиве фирмы "Виккерс", полностью выяснить подробности этой истории

¹ Опубликовано: Емелин А.Ю., Козюренко К.Л. "Британские линкоры для адмирала Эссена". // Морская история. 1999. № 1. С. 21-29.

² РГАВМФ. Ф. 757. Оп. 1. Д. 119. Л. 35-36об.

³ Там же. Л. 46.

⁴ Там же. Л. 44.

⁵ Там же. Л. 41-42.

невозможно, рискуем все же предложить собственную ее интерпретацию. Нам представляется, что события развивались следующим образом.

О месте линейных кораблей в российских судостроительных программах в отечественной историографии сказано немало⁶. Напомним, что к 1914 г. на Балтике находились в постройке 4 линкора (ЛК) типа "Севастополь" и 4 линейных крейсера (ЛКР) типа "Измаил" с плановыми сроками готовности в начале 1914 и второй половине 1916 гг. соответственно. Согласно расчетам Морского генерального штаба (МГШ) эти корабли, вместе с четырьмя находившимися в строю додредноутами, должны были составить главные силы "оперативно-способной" эскадры, создаваемой в рамках "Программы усиленного судостроения Балтийского флота на 1912-1916 гг." На следующем этапе предполагалась закладка в конце 1914 г. и ввод в строй в 1918 г. еще четырех сверхредноутов. В результате на Балтике появлялась первая из двух эскадр "активного флота", в составе 8 ЛК и 4 ЛКР современных типов каждая, предусмотренных одобренным Николаем II в 1912 г. "Законом об императорском российском флоте". Именно такое число линейных кораблей в эскадре считалось тогда отечественными специалистами оптимальным для эффективного ведения морского боя.

Морское министерство и Генеральный штаб были, очевидно, настолько уверены в успешном и своевременном выполнении указанных судостроительных программ, что в перспективе (и самой ближайшей!) уже не ограничивали задачи Балтийского флота лишь обороной Финского залива. 30 декабря 1913 г. император одобрил совместный доклад морского министра И.К.Григоровича и начальника МГШ А.А.Ливена от 22 декабря, в соответствии с которым для *"...надежной охраны полной и постоянной свободы важнейшего морского торгового пути России"* признавалось необходимым *до 1919 г.* [выделено нами. - А.Е., К.К.] иметь по сторонам "Константинопольского канала" (т.е. Босфора и Дарданелл) эскадры Балтийского и Черноморского флотов из 12 и 8 ЛК (ЛКР) соответственно. Первая из них должна была базироваться на Бизерту⁷.

Как же оценивал ситуацию с отечественными дредноутами тот, кто должен был вести их в бой - командующий Морскими силами Балтийского моря адмирал Н.О.Эссен? Свое видение положения он изложил в рапортах И.К.Григоровичу от 2 февраля и 1 апреля 1914 г., где указывал, что вследствие усиления германского флота и окончания дноуглубительных работ в Кильском канале военно-политическая обстановка на Балтике резко меняется в худшую для России сторону.⁸ Н.О.Эссен ожидал скорого конфликта с Германией: *"В настоящее время мы подошли к периоду, который с военной точки зрения представляется наиболее благоприятствующим войне"*.⁹ Исходя из этого адмирал писал: *"Вопрос о скорейшем создании эскадры на Балтийском море есть вопрос совершенно неотложный, и единственным выходом является скорейшее приобретение покупкой строящихся за границей линейных кораблей для Аргентины и Чили. До вступления в строй крейсеров типа "Наварин" (т.е. ЛКР типа "Измаил". - А.Е., К.К.) в 1917 году у нас эскадры не будет, и если в 1914 г. изменить создававшуюся обстановку уже невозможно, то для 1915 г. и 1916 г. необходимо это сделать. Даже приобретение 2-х новых линейных кораблей коренным образом изменяет все наше положение, т.к. два современных корабля сильнее всей нашей линейной бригады [имеются ввиду ЛК-додредноуты "Андрей Первозванный", "Император Павел I", "Цесаревич" и "Слава" - А.Е., К.К.], и при наличии их можно было бы совершенно отказаться от наших крейсеров типа "Баян", не имеющих почти никакой боевой ценности, равно как и от устаревших "Цесаревича" и "Славы". Готовность аргентинских судов "Морено" и "Ривадавия" наступает уже в текущем году, чилийских же в конце 1915 года или, вернее, к началу 1916 года. С приобретением 2-х линейных судов мы вместе с линейными кораблями типа "Севастополь" получили бы в 1915 году две тактические группы, по общей силе не уступающие целой эскадре*

⁶ См. напр.: Шацлло К.Ф. "Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны". (1906-1914). М., 1968; Он же. "Последние военные программы Российской империи" // Вопросы истории. 1991. № 7-8. С. 229; Он же. "Последняя военно-морская программа царского правительства" // Отечественная история. 1994. № 2. С. 162-164; Виноградов С.Е. "Линейные корабли в программах развития Российского флота 1911-1916 гг." // Цитадель. 1996. № 2. С. 45-66.

⁷ Захер Я.М. "Константинополь и проливы. (Очерки из истории дипломатии накануне мировой войны)" // Красный Архив. 1924. Т. 6. С. 48-76; Т. 7. С. 32-54.

⁸ РГАВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 189. Л. 236; Там же. Л. 484.

⁹ Там же. Л. 484.

германских дредноутов в 8 кораблей, что легко усмотреть из сравнения хотя бы их артиллерийского вооружения"¹⁰.

Как видим, соображения командующего Балтийским флотом заметно отличались от оптимистических планов генштабистов. С началом боевых действий, по предвоенным взглядам, основным противником Морских сил Балтийского моря становились кайзеровские линкоры. Между тем защищать от них столицу Н.О.Эссену в обозримом будущем было практически не с чем. Адмирал придерживался мнения, что новые германские дредноуты "...калибром крупных орудий и бронированием уже низводят нашу бригаду линейных кораблей типа "Севастополь", еще не вступившую в строй, на второстепенное место..."¹¹. Действительно, результаты черноморских опытов августа 1913 г. по расстрелу фрагмента бронирования новых линкоров, устроенного на "исключенном судне № 4" (бывший броненосец "Чесма"), ясно показали слабость их защиты¹². Да и темпы строительства первых отечественных дредноутов вряд ли могли удовлетворять Н.О.Эссена. ЛК типа "Севастополь" запаздывали по сравнению с планом как минимум на год, а реально даже после вступления в строй их боеспособность и в конце 1915 г. была еще низкой¹³. Командующий Морскими силами Балтийского моря также наверняка был в курсе того, что из-за переделок проекта бронирования и несвоевременных поставок будут перенесены сроки спуска ЛКР типа "Измаил", а возникшие проблемы с организацией производства башенных установок для них в перспективе грозят еще более задержать вступление кораблей в строй¹⁴. Между тем Н.О.Эссен считал и бригаду ЛКР лишь "...в некоторой степени эквивалентной в боевом отношении вступающим ныне в состав Hochseeflotte [Флот Открытого моря. - А.Е., К.К.] Германии боевым единицам"¹⁵. Напомним, что в декабре 1913 г. был заложен первый германский сверхдредноут нового типа "Баден" с увеличенной до 15-ти дюймов артиллерией главного калибра¹⁶.

Перспективы же появления новых отечественных линейных кораблей аналогичного класса, судя по всему, не могли внушать оптимизма. В самом конце 1913 г. МГШ разослал для ознакомления и отзыва командующим морскими силами, начальникам бригад и командирам крупных кораблей свои соображения о том, какие линкоры следует начинать проектировать [выделено нами - А.Е., К.К.]. Уже одного этого, хорошо знакомому с практикой отечественного кораблестроения Н.О.Эссену, могло быть достаточно, чтобы решить - в обозримом будущем ему не только идти в Эгейское море, но и действовать на Балтийском придется без них. Сроки вступления в строй новых линейных кораблей получались весьма отдаленными, ведь, по опыту, в лучшем случае еще как минимум год требовало проектирование, четыре-пять лет - постройка, не менее года - комплектование, обучение команд и устранение выявленных недостатков.

Для нашей темы весьма показательно, что начальник Бригады крейсеров контр-адмирал А.С.Максимов, 31 января 1914 г. первым из балтийских флагманов представивший свой отзыв на соображения МГШ по поводу перспективных линкоров, не стал вдаваться в обсуждение потребного для будущих сверхдредноутов числа пушек, их калибра и других подобных вопросов, а прямо и недвусмысленно указал, что "...теперь уже нет времени рассматривать проекты, а необходимо во что бы то ни стало купить [выделено нами. - А.Е., К.К.] корабли сейчас". Что же касается постройки кораблей в России, то, с его точки зрения, следовало немедленно "...получить готовый проект дредноута из Англии [выделено нам. - А.Е., К.К.], которая построила их уже десятки и имела, следовательно, возможность многое выяснить на практике"¹⁷. Характерно, что как Максимов, так и другие

¹⁰ Там же. Л. 237-238.

¹¹ Там же. Л. 483.

¹² Усов В.Ю. "Линейные крейсера типа "Измаил" // Судостроение. 1986. № 7. С. 63-64; Арбузов В.В. "Броненосцы типа "Екатерина III". СПб., 1994. С.61-62; Виноградов С.Е. "Неизвестный линкор" // Цитадель. 1997. № 1. С. 19, 21.

¹³ "Адмиралтейские верфи. Корабли и годы." 1704-1925. СПб., 1994. С.160, 164; "История отечественного судостроения". Т.III. СПб., 1995. С. 217, 239-241.

¹⁴ Усов В.Ю. "Линейные крейсера типа "Измаил" // Судостроение. 1986. № 8. С. 58; Адмиралтейские верфи. С. 175-176, 183; "История отечественного судостроения". С. 371.

¹⁵ РГАВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 189. Л. 483.

¹⁶ См.: "ВМС Германии 1914-1918" / Автор-составитель Ю.В.Апальков ("Морская коллекция" – приложение к журналу "Моделист-конструктор". 1996. № 3). М., 1996. С. 2-3.

¹⁷ РГАВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 244. Л. 407-407об.

флотские командиры, высказали много замечаний именно на расплывчатость и неконкретность представленных МГШ положений, очевидно не усматривая за ними готовой к реализации концепции столь настоятельно необходимого флоту линейного корабля и не слишком доверяя отечественному судостроению.

Между тем, в вероятном бою с превосходящим германским флотом, бригаде ЛК типа "Севастополь" пришлось бы связать свое маневрирование с парой тихоходных и устаревших додредноутов типа "Андрей Первозванный", против чего в принципе выступали те же специалисты МГШ. Даже после включения в боевую линию бригады линейных крейсеров для эффективного ведения боевых действий Балтийскому флоту все равно недоставало минимум 4 ЛК. Следовательно, выполнение "Программы усиленного судостроения Балтийского флота на 1912-1916 г." уже изначально не позволяло создать полноценную, действительно "оперативно-способную" эскадру линейных кораблей. Общий вывод Н.О.Эссена был неутешителен: *"Совершенно очевидно, что две наших будущих бригады, не составляющих даже полной эскадры, окажутся силой, которая не может идти в сравнение с теми, которые явятся в наши воды быть может в ближайшие годы"*¹⁸.

Командующему Балтийским флотом было известно о предпринимаемых в тот период русским правительством попытках приобрести линкоры за границей. Впервые вопрос о таком способе усиления нашего флота, для компенсации роста турецких морских сил, был поднят в докладе МГШ морскому министру от 9 декабря 1913 г. Шестого января 1914 г. И.К.Григорович в письмах к председателю совета министров В.Н.Коковцеву и министру иностранных дел С.Д.Сазонову предложил приобрести строящиеся в Англии чилийские линкоры "Альмиранте Латторе" и "Альмиранте Кохрен" и в США - аргентинские "Морено" и "Ривадавия". Правда, после получения сведений о том, что первые два корабля будут готовы лишь к концу 1915 г., морской министр 28 января снял вопрос об их покупке и продолжал настаивать лишь на последних¹⁹. Однако усилия дипломатов не увенчались успехом, уже в феврале стало ясно, что Аргентина не продаст свои линкоры России, как, впрочем, и претендовавшей на них Турции. Других возможностей приобрести за границей готовые или строящиеся корабли не было. Считая положение на Балтике не менее серьезным, чем на Черном море, Н.О.Эссен связывал свои надежды с перспективой удачного исхода этих сделок. Как следует из его рапорта И.К.Григоровичу от 1 апреля 1914 г., подписанного также исполняющим должность начальника оперативного отделения штаба флота капитаном 1 ранга А.В.Колчаком, именно после получения известия о крушении надежд на покупку линкоров, адмирал окончательно утвердился во мнении о необходимости срочного строительства таковых на иностранных заводах.

Ввиду всех вышеизложенных обстоятельств начальник Морских сил Балтийского моря предложил морскому министру, независимо от хода постройки кораблей на отечественных верфях, *"...теперь же войти в соглашение с английскими судостроительными фирмами о заказе в Англии 4-х линейных кораблей. Для ускорения постройки этой бригады следует остановиться на последнем типе английских линейных судов программы 1913 года (тип "Royal Sovereign").... При этом необходимо, путем соглашения с правительством Великобритании, получить согласие строить эти суда прямо по английским чертежам, не изменяя ни вооружения, ни бронирования, ни элементов механизмов и водоизмещения. Нет сомнения, что появление в нашем флоте линейных судов с 15" калибром и орудиями английской системы представит некоторые неудобства... но поступиться этим необходимо, вплоть до заказа в Англии пороха и снарядов. Единственное условие, на котором необходимо будет настоять, это срочность постройки и вступления в строй бригады в минимальный срок, который, я полагаю, может быть доведен при изложенных условиях до 36 месяцев, а следовательно, можно будет рассчитывать на эту бригаду в первой половине 1917-го года"*²⁰. Таким образом, адмирал надеялся в 1917 году все-таки получить на Балтике полноценную эскадру из 12 ЛК (ЛКР). Однако ответа от морского министра на свои рапорты Н.О.Эссен судя по всему не дождался, что, впрочем, вполне объяснимо, учитывая историю мягко говоря непростых взаимоотношений двух крупных

¹⁸ Там же. Д. 189. Л. 483.

¹⁹ Захер Я.М. "Константинополь и проливы". Т. 7. С. 49-50; Шацилло К.Ф. "Русский империализм и развитие флота". С. 154-157.

²⁰ РГАВМФ. Ф. 479. Оп. 1. Д. 189. Л. 485.

деятели отечественного флота, тянувшуюся с порт-артурских времен²¹. Тогда-то адмирал вероятно и решил самостоятельно убедиться в возможности исполнения заказа на английских верфях.

Почему же свой запрос Н.О.Эссен адресовал именно "Виккерсу"? Причин здесь, очевидно, могло быть несколько. Во-первых, в 1906 г. адмирал провел полгода на этой фирме, будучи командиром строящегося броненосного крейсера "Рюрик"²². Во-вторых, "Виккерс" был одной из самых активных зарубежных судостроительных компаний на российском рынке. Еще в 1906 г. фирма предлагала построить на своих верфях дредноуты для русского флота, затем в 1907-1908 гг. составила серьезную конкуренцию своим соперникам в конкурсе проектов линкоров уже для строительства их в России²³. С 1911 г. возглавляемый "Виккерсом" международный англо-французский финансовый синдикат, со штаб-квартирой в Париже, владел Обществом Николаевских заводов - знаменитым "Навалем". Правда, вскоре контрольный пакет акций этой фирмы перешел к Санкт-Петербургскому Международному Коммерческому банку, но заключенные с англичанами договоры о технической помощи продолжали действовать вплоть до окончания строительства первых трех черноморских дредноутов²⁴. "Виккерс" участвовал и в конкурсе проектов на строительство ЛКР в 1911 г., и в конкурсе проектов легких крейсеров 1913 г.²⁵ В-третьих, фирма имела большое влияние в высших сферах Петербурга, что для Н.О.Эссена, вероятно, не было секретом. Ей, например, как раз в это время удалось добиться права на постройку большого завода по производству крупнокалиберных морских орудий в Царицыне²⁶. Известно, что еще в 1911 г. "Виккерса" патронировал министр финансов В.Н.Коковцев, в 1914 г. бывший уже премьер-министром, благожелательно относился к фирме и морской министр²⁷. Без таких возможностей надеяться на положительное решение о заказе кораблей за границей было сложно, поскольку в России действовало введенное Советом министров в 1907 г. твердое правило строить их только на отечественных верфях. Наконец, могли сыграть роль вероятно имевшиеся личные контакты между сэром Базилем Захароффым, в рассматриваемый период действовавшим как один из представителей "Виккерса" по России, и упомянутым в первом письме капитаном Игнатьевым²⁸, дававшие возможность начать переговоры неофициальным образом.

И последний, самый интересный вопрос. Попытался ли Николай Оттович каким-то образом использовать полученную из Лондона через Париж информацию? Ответ находим в письме Н.О.Эссена И.К.Григоровичу из Ревеля от 12 мая 1914 г.: *"Если Вам более не нужны чертежи английских дредноутов, которые Вы взяли у меня, прошу выслать мне их, так как я должен их вернуть"*²⁹. Кстати, последние слова указывают на то, что адмирал, судя по всему, скрыл от министра истинное происхождение чертежей, очевидно изложив какую-то историю о получении их на время, и не посвятил его во всю переписку с "Виккерсом". К сожалению, определенных сведений о реакции Морского министерства и его главы на предложение Н.О.Эссена о заказе линейных кораблей "Виккерсу" мы не обнаружили. Вероятно, проект был в той или иной форме отвергнут лично И.К.Григоровичем.

²¹ См. напр.: "Это не война, а какая-то адская затея..." (письма Н.О.Эссена из Порт-Артура) / Вступительная статья, комментарии и подготовка текста В.А.Петрова // Отечественные архивы. 1996. № 3. С. 65-66.

²² Климовский С.Д. "Адмирал Н.О.Эссен" // Морской исторический сборник. Вып.1. Л., 1990. С. 50.

²³ Шацилло К.Ф. "Иностранный капитал и военно-морские программы России накануне Первой мировой войны" // Исторические записки. 1961. Т.69. С. 75-77; "История отечественного судостроения". С. 132-137.

²⁴ Шацилло К.Ф. "Иностранный капитал и военно-морские программы России". С. 87-89, 95-96, 99; Goldstein E. Vickers Limited and the Tsarist Regime // The Slavonic and East European Review. 1980. Vol. 58. № 4. P. 564-566.

²⁵ Адмиралтейские верфи. С. 167; История отечественного судостроения. С. 306, 311.

²⁶ Goldstein E. Op. cit. P. 566-567; Поликарпов В.В. "Виккерс на Волге" (1913-1917 гг.) // Вопросы истории. 1995. № 7. С. 121-132.

²⁷ Шацилло К.Ф. "Иностранный капитал и военно-морские программы России". С. 74; Григорович И.К. "Воспоминания бывшего морского министра". СПб., 1993. С. 95.

²⁸ Вероятно, в письме имелся ввиду капитан 2 ранга Николай Иванович Игнатьев 2-й (1880–1942), известный специалист в области корабельной артиллерии. Подробнее о нем см.: Доценко В.Д. "Морской биографический словарь". СПб., 1995. С. 180. Интересную характеристику личности Б.Захароффа см.: Крылов А.Н. "Мои воспоминания". Л., 1984. С.100–103.

²⁹ РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 382. Л. 30б.

Таблица 1³⁰

<i>№ проекта</i>	<i>Водоизмещение, тонн.</i>	<i>Вооружение</i>	<i>Скорость, уз.</i>	<i>Цена, ф. ст.</i>
651	28850	8 - 16"/40, 16 - 6"/50, 10 малых, 6 ТА (21")	25	3235000
670	28500	8 - 15"/45, 14 - 6"/50, 24 малых, 4 ТА (21")	25 [22 / 21]	3230000 [3145000]
671	?	10 - 15"/45, 16 - 6"/50, 12 малых, 6 ТА (21")	25 [23]	3372000 [3281000]
688	27500	8 - 15"/45, 14 - 6"/50, 24 малых, 4 ТА (21")	22,5	2995000
689	30500	10 - 15"/45, 14 - 6"/50, 24 малых, 4 ТА (21")	22,75 [22,5 / 21]	3324000
702 ³¹	25000	10 - 14"/45, 16 - 6"/50, 10 малых, 4 ТА (21")	21	2667000

³⁰ Таблица составлена на основании данных, изложенных в письмах директора фирмы "Виккерс" и приведенных на присланных им чертежах (РГАВМФ. Ф. 757. Оп. 1. Д. 119. Л. 46, 48-50, 51-53). Цифру водоизмещения изделия 671 на чертеже разобрать не удалось. В графе "Скорость" приведены данные для варианта с котлами на нефтяном отоплении (в квадратных скобках в числителе - при установке котлов со смешанным отоплением, в знаменателе - с угольным). В графе "Цена" в квадратных скобках показана стоимость корабля с котлами на смешанном или угольном отоплении. Расценки составлены в соответствии с условиями, спецификациями, программами испытаний и проверок британского Адмиралтейства, принятыми при строительстве кораблей в Англии. Они предусматривали контроль за постройкой британскими представителями, а также модификацию кораблей в соответствии с русскими климатическими условиями (РГАВМФ. Ф. 757. Оп. 1. Д. 119. Л. 44, 50).

³¹ Из предложенных "Виккерсом" Н.О.Эссену проектов с реально созданными фирмой кораблями наиболее соотносится изделие 702, весьма близкое по тактико-техническим элементам и архитектуре к строившемуся фирмой с 1911 г. для Турции линкору "Решадие", в 1914 г. включенному в состав британского флота под названием "Эрин" (ВМС Великобритании 1914-1918 гг. / Автор-составитель С.А.Балакин ("Морская коллекция" – приложение к журналу "Моделлист-конструктор". 1995. № 4). М., 1995. С. 3).