

Е. ШВЕДЕ

ВОЕННЫЕ ФЛОТЫ
1925 г.

РЕДАКЦ.-ИЗДАТ. ОТДЕЛ МОРСИЛ СССР
ЛЕНИНГРАД 1925

С. С. С. Р.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ОТДЕЛ ВОЕН.-МОРСКИХ СИЛ РККФ.

Е. Е. Шведе.

ВОЕННЫЕ ФЛОТЫ.

1925 год.

Со вступительной статьей
В. Е. ЕГОРЬЕВА.

„Морская политика главных морских держав“.

ЛЕНИНГРАД.

1925.

На обложке—вид английской авио-
матки ХЕРМЕС с кормы.

Обложка работы А. К. Плансона.

Предисловие автора.

При составлении настоящей книги имелись в виду две задачи: 1) сообщить широкому кругу читателей в возможно более популярной форме сведения о современном состоянии морских вооруженных сил главнейших государств и о развитии отдельных классов и типов военных судов, и 2) дать военно-морским специалистам детальные сведения об элементах судов всех флотов мира; в соответствии с заданиями, книга разделена на две части: на популярное изложение и на таблицы.

Кроме специальных военно-морских изданий, перечисленных в объяснении к таблицам, мною частично использованы следующие труды: 1) М. Павлович. «Перед угрозою будущих войн»; 2) Сборник «От Вашингтона до Генуи», изд. В.В.Р.С.; 3) Б. Доливо-Добровольский. «Тихоокеанская проблема»; 4) Дж. Хоррабин. «Очерк историко-экономической географии мира»; 5) Т. Ашкрофт. «Очерк современного империализма»; 6) Hector Bywater. «Sea Power in the Pacific», 1921 г.; 7) Vaughan Cornish. «A Geography of Imperial Defence», 1922 г.; 8) A. Sargent. «Seaways of the Empire», 1918 г.; официальный текст «Conference on Limitation of Armament, 1921—22» и др. русские и иностранные источники. Карта Тихоокеанских баз заимствована из немецкого морского ежегодника «Nauticus 1923». Текст исправлен по 1-е марта, таблицы по 25- марта 1925 г.

Считаю долгом выразить мою искреннюю благодарность за ценные указания и советы В. Е. Егорьеву и Л. Н. Гончарову, взявшему на себя труд просмотреть главу о классах и типах современных военных судов.

Е. Шведе.

Морская политика главных морских держав.

Война 1914—1918 гг., унеся с собой около 10 миллионов жизней, не принесла, конечно, «обещанного» правительствами воевавших стран конца войнам. Версальский мир не устранил возможности возникновения новых конфликтов, могущих разрастись в новые мировые пожары.

Из ряда фокусов столкновения интересов великих буржуазных государств наиболее крупными, повидимому, являются два: 1) европейский или англо-французский, корни которого лежат в Центральной Европе, и 2) дальне-восточный или японо-американский, корни которого лежат в Китае.

Ряд более мелких трудно согласуемых противоречий интересов, как «великих», так и «невеликих» держав, переплетаясь между собой или приплетаясь к этим двум главным конфликтам, несут искры пожара, который всегда может разрастись в новую мировую войну. Испано-французские противоречия в Марокко, итало-французские столкновения на Средиземном море, италогреческие—в Архипелаге, Малой Азии и Албании, распространившаяся от Средиземного моря до Балтийского «балканизация Европы» с новыми «балканизированными» Чехо-Словакией, Венгрией, Австрией, Болгарией, Румынией и т. д.— все это элементы фактически существующих трений, возможных дипломатических и военных конфликтов. Так же, как ничтожный в историческом масштабе внешний факт «убийства в Сараеве» в 1914 г. вызвал четырехлетнюю кровавую трагедию, так и сейчас, на фоне основных экономических конфликтов не исключена возможность неудержной, как в страшные июльские и августовские дни 1914 года, мировой катастрофы.

Капиталистические Соединенные Штаты Америки, Франция, Великобритания и, в несколько меньшей мере, Япония— эти 4 государства, как известно, являются основными факторами, которые создают сложную ситуацию современной морской политики мира. Рассмотрением некоторых основных черт экономического положения и политики их и приходится заняться.

Великобритания. Расположенное на островах Соединенное Королевство, господствующее над громадными земными пространствами во всем мире, отделенное от них еще большим пространством мирового океана, — такова общеизвестная «великолепная» картина Британской империи, «в которой солнце никогда не заходит».

В С. Королевстве $46\frac{1}{2}$ миллионов жителей, во всей империи почти в десять раз больше (440 миллионов). Из последней громадной цифры более 300 миллионов приходится на Индию.

В С. К. на душу всего приходится около 1,7 акра земли, тогда как в Германии и Италии около 2-х, во Франции и прежней Австро-Венгрии около 3,3. Обработанной земли в каждой из этих 2-х стран приходилось на душу по 2 акра, т.-е. больше, нежели *всей* земли в С. Королевстве. Уже из одних этих цифр ясно, что своего хлеба, своего скота и мяса С. Королевству не хватает. Продукты питания надо ввозить.

При наличных на Британских островах богатых естественных запасах угля и железа, высоко развитая обрабатывающая промышленность страны требует ввоза сырья. Громадное развитие текстильной промышленности требует сырых хлопка, шерсти, шелка и т. д. Металлургическая и машиностроительная — меди, марганца, олова, свинца, цинка и других металлов, отсутствующих на островах С. К. Нет на них и нефти, а без нее и ее производных немислимо современное развитие промышленности и транспорта. Отсутствует лес, необходимый в громадной мере для крепления рудников и подземных шахт и для строительной промышленности.

Почти все, или очень многое, во всяком случае, С. Королевство могло бы найти в пределах своих заокеанских владений, но многое все-таки ввозится и из государств, не входящих в состав Британской империи. Отделенное от рынков сырья водными пространствами, С. Королевство все свое могущество строит на владении океанскими путями.

Не в меньшей мере нужны Англии пути на океанах и для экспорта. Уголь, а затем избытки отечественной промышленности вывозятся морем же во все уголки земного шара. Наконец, экспорт английского капитала в заокеанские страны (а не только вывоз предметов непосредственного потребления) имеет также громадное для него значение. Размеры английских капиталов, помещенных за границей и в колониях, характеризуются тем, что в 1915 году они дали доход в 200 миллионов

фунтов стерлингов, что составило $\frac{1}{12}$ всего национального дохода страны за этот год.

Британский капитал заинтересован сильнейшим образом не только в громадных областях своих бесчисленных колоний, но и в ряде «независимых» стран (напр., Португалия, Аргентина¹⁾). Английские протектораты, концессии, сферы влияния, мандаты, селтлементы и пр. суть скрытые и открытые формы проникновения английского капитала в различные части земного шара.

Словом, «для всего мира Великобритания является во всех отношениях прообразом капиталистического развития». И это развитие могло быть достигнуто ею только путем «владения волнами», по которым пролегают все торговые пути Англии.

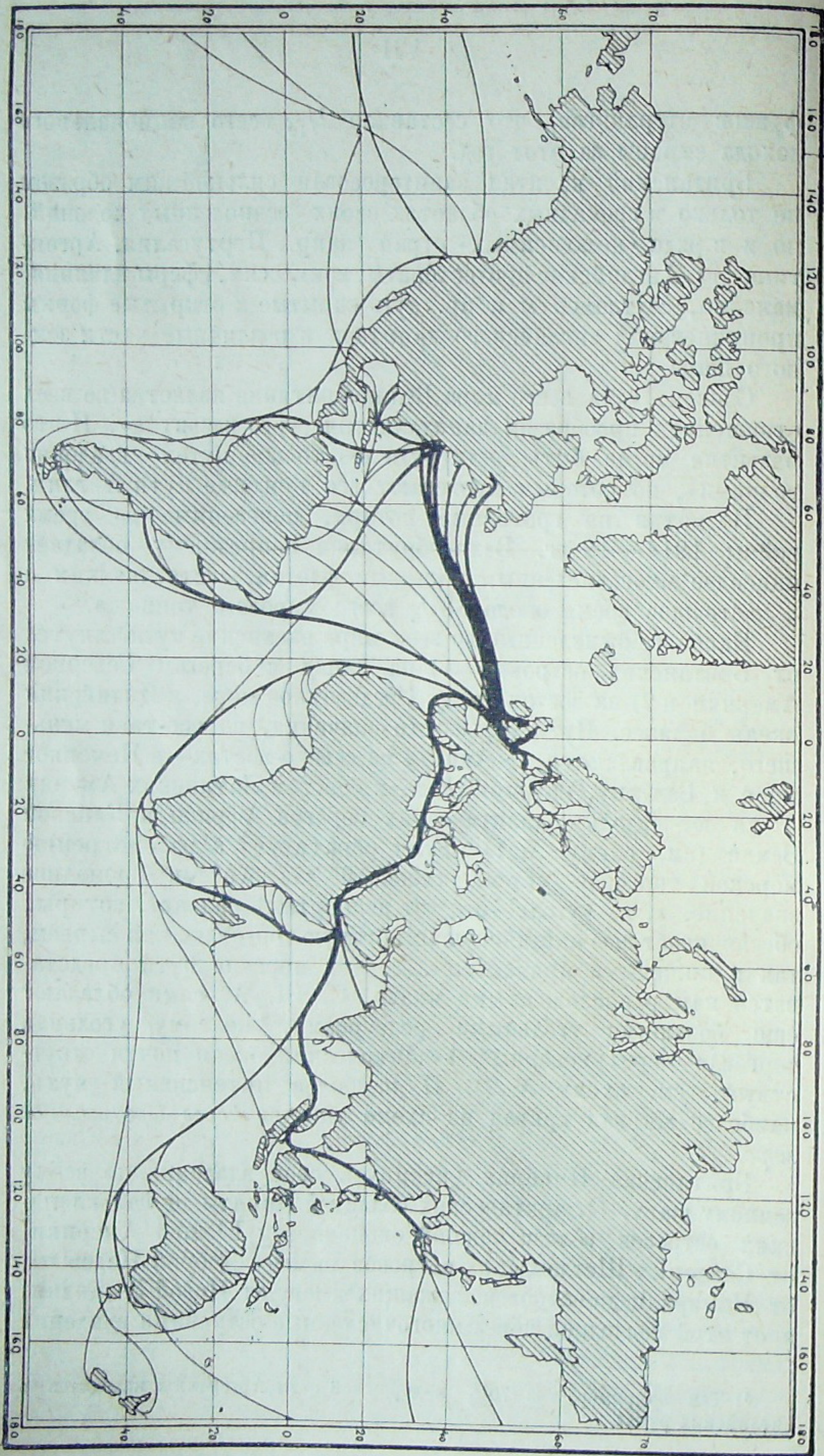
Несмотря на громадные потери, понесенные во время войны 1914—18 гг. Великобритания попрежнему обладает наиболее многочисленным торговым флотом, составляющим и в настоящее время около 36% всего мирового тоннажа.

Наиболее оживленные во всем мире океанские пути тянутся от Британских островов: 1) на запад к берегам Северной Америки и 2) на восток, через Средиземное море, в Индийский океан и далее. Пути серьезного значения, но все-таки меньшего, направляются от Англии на северо-восток — в Немецкое море и Балтику, на юго-запад — к берегам Латинских Америк и на юг — вдоль Атлантических берегов Африки к Капской Земле (см. схему № 1). Если обратиться к рассмотрению морской торговли углем, имеющей для Англии громадное значение, т. к. «уголь — это тот экспортный балласт, который обеспечивает всю английскую импортную торговлю, как сырьем, так и пищевыми припасами», то эти морские пути представляются нам расположенными иначе. С. Ш. А. сами обладают еще большими угольными ресурсами, поэтому угольная торговля через северный Атлантический океан почти отсутствует (см. схему № 2). И наиболее интенсивный путь, наиболее жирная кривая на схеме тянется *через Средиземное море*.

Британская Империя раскинула свои владения по всему земному шару. От арктических областей Канады до Фалькландских островов вблизи южной оконечности Южной Америки, от Северных Шетландских островов до мыса Доброй Надежды, от Памира и до островов, лежащих к югу от Новой Зеландии, а от этой последней через многочисленные островные владения

¹⁾ Так например, ок. 70% ж.-дорожной сети Аргентины находится в английских руках.

1. Океанские торговые мировые пути. Толщина линий соответствует степени интенсивности торгового движения.

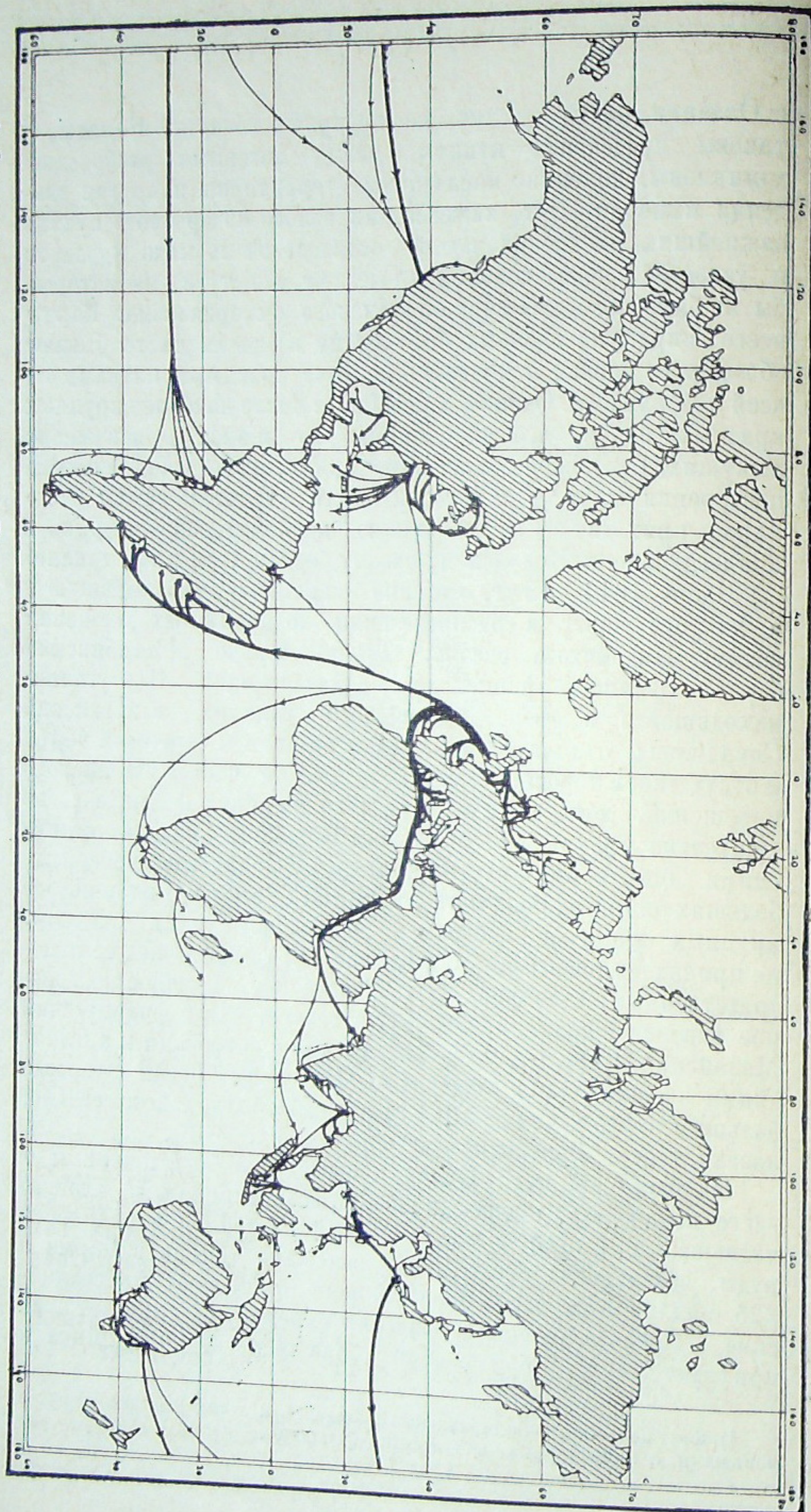


в Океании опять до тех же полярных областей Канады, — таковы предельные пункты, между которыми разбросаны доминионы, колонии, мандаторные территории и другие владения империи. Нет, кажется, ни одного поворотного пункта важнейших океанских путей, осталось очень мало проливов и узкостей, через которые прелегают эти пути, на которые бы не была наложена лапа британского империализма. Карты всего мира, на которых британские владения часто бывают обозначены красной краской, пестрят красными пятнами по всей поверхности. Однако, наибольшее число наиболее крупных красных пятен, особенно приняв во внимание искажения кажущихся размеров владений при меркаторской системе построения карт¹⁾, в которой часто строятся карты всего мира, приходится на восточную часть материка Африки и прилегающие к Индийскому океану берега Азии и Австралии.

Война 1914—18 гг. особенно усилила эту, наблюдавшуюся и до того черту в распределении колониальных владений вокруг Индийского океана. Теперь только Мозамбикский берег Африки, официально принадлежащий Португалии, находящейся в сфере английского влияния, итальянский Сомалиленд, отличающийся слабым развитием береговой черты и отсутствием хороших гаваней, небольшой участок Малайского перешейка, хотя и находящийся во владении французов, но тщательно прикрытый со стороны Индийского океана английскими островными владениями, и Голландское побережье больших островов Зондского Архипелага, — вот все из наиболее крупных участков побережья, омываемого этим океаном, не принадлежащее Британии или не находящееся под ее непосредственным влиянием. О-в Мадагаскар, крупное островное владение Франции, также тщательно, как и французский Малайский берег, окружен английскими островами и английскими африканскими владениями. Индийский океан с гораздо большим правом, чем до 1914 года, может быть, действительно, назван теперь Британским озером (см. сх. № 3).

На этом озере лежит Индия, производящая 50% пшеницы от всего количества, производимого во всей империи, $\frac{2}{3}$ хлопка, являющаяся второй в мире страной по добыче марганцевой руды, обладающая богатейшими залежами свинца в Бирме и 325 миллионным населением. К нему примыкают Австралийские с Ново-Зеландскими владения империи, на долю которых приходится 75% британского сбора шерсти, 90% цинка и

¹⁾ Как известно, экваториальные области при этой проекции кажутся меньшими, а приполярные — значительно большими.



50% меди. С ним граничат владения на проливах (Straits Settlements) с 80% добываемого в империи олова. Им омываются берега новой Африканской колониальной империи с богатейшими золотыми и алмазными копиями, сплошной полосой тянущейся теперь от Капштадта до Александрии. По этим владениям осуществляется постройка грандиозного ж.-д. пути, которому впоследствии суждено связать железным полукольцом три важнейших британских колониальных центра—Капштадт-Каир-Калькутта.

Частью его, наконец, является Персидский залив—подступ к Месопотамии и Персии с современным жидким черным золотом—нефтью. Перечисленного было бы достаточно, чтобы показать, сколь велико для современной Англии значение ее владений на Индийском океане. «Вокруг Индийского океана сосредоточена такая группа английских владений, которая, по богатству сырьем и по емкости внутреннего рынка для продуктов производства индустриальных держав, сама по себе уже составляет первоклассную «империю». Эта концентрация поддерживается и ростом американского соперничества в атлантической и тихоокеанской областях, тогда как в Индийском океане Англии принадлежит полная монополия»¹⁾.

Эта тенденция к концентрации может быть замечена и на том продукте, который в настоящее время является одним из важнейших промышленных двигателей, — нефти. Схема № 3-а даст графическое изображение соотношений размеров добычи этого драгоценного минерала в 1921 году. Нефть, добываемая в громадных количествах в Новом Свете, в значительной степени потребляется С. Штатами Америки. В нефтяных предприятиях стран Америки господствует американский капитал (Standart Oil Co, главным образом²⁾). Роль Англии в американской нефти является второстепенной. Но, стремясь к мировой гегемонии в наше время, нельзя не стремиться к источникам нефти. И если ресурсы СССР лежат вне возможностей британского капитала, то для овладения другими запасами нефти, лежащими в Азии, Англия делает все возможное. месопотамская, персидская, бирманская и зондская нефть — находятся в значительной мере под контролем Великобритании — и все они лежат в сфере Индийского океана.

И экономика и стратегия Англии, настоящее и будущее которой на морях, вопиют к нефти, и недаром в одной из

¹⁾ Дж. Хоррабин. Очерк ист.-эк. географии мира.

²⁾ В Мексиканских нефтяных промыслах со Стандарт Ойл конкурирует также англо-голландский Рояль-Дэтч-Шелль.

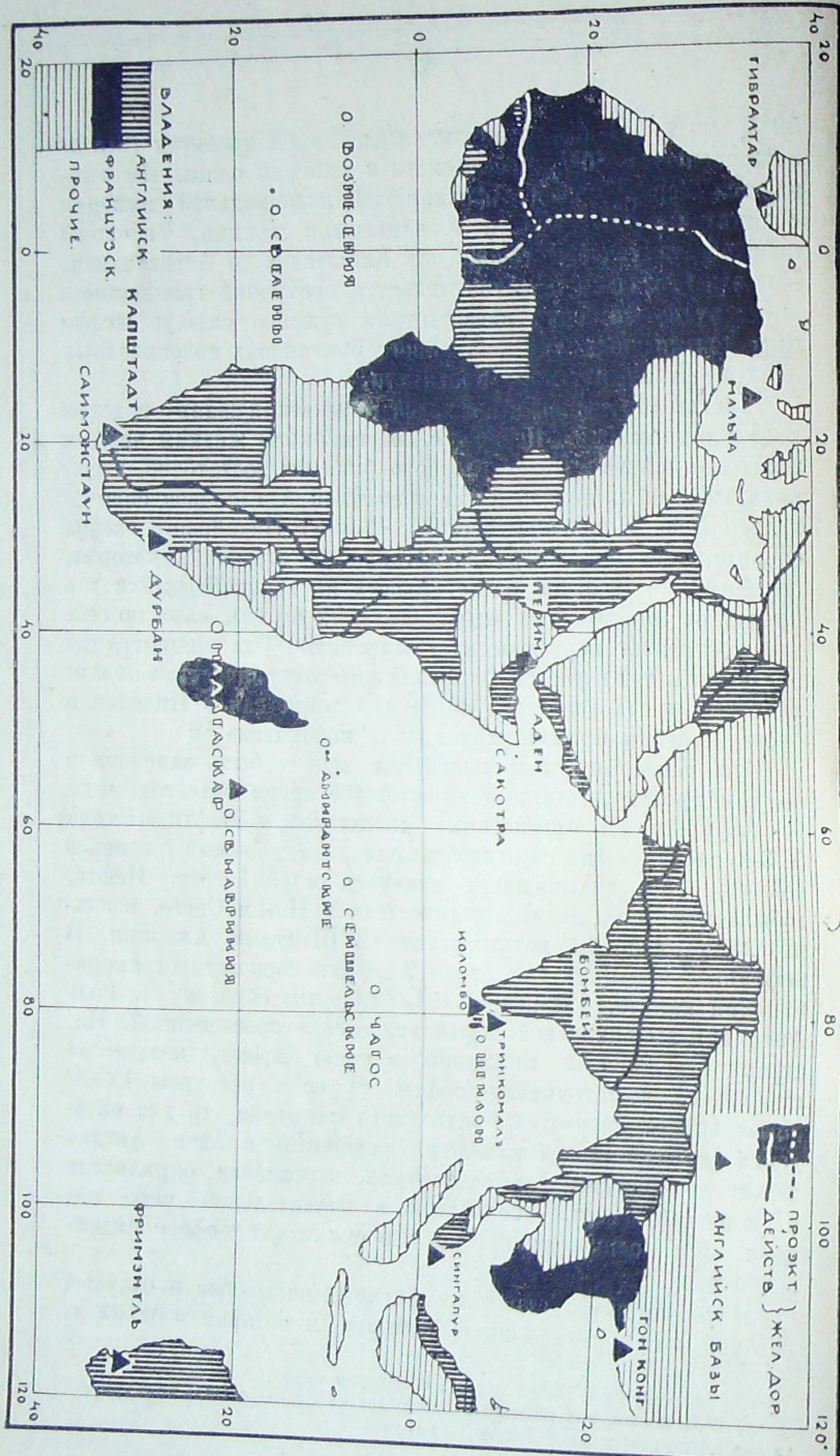
английских газет «нефть в Мессопотамии» была названа «новым евангелием британцев»³⁾.

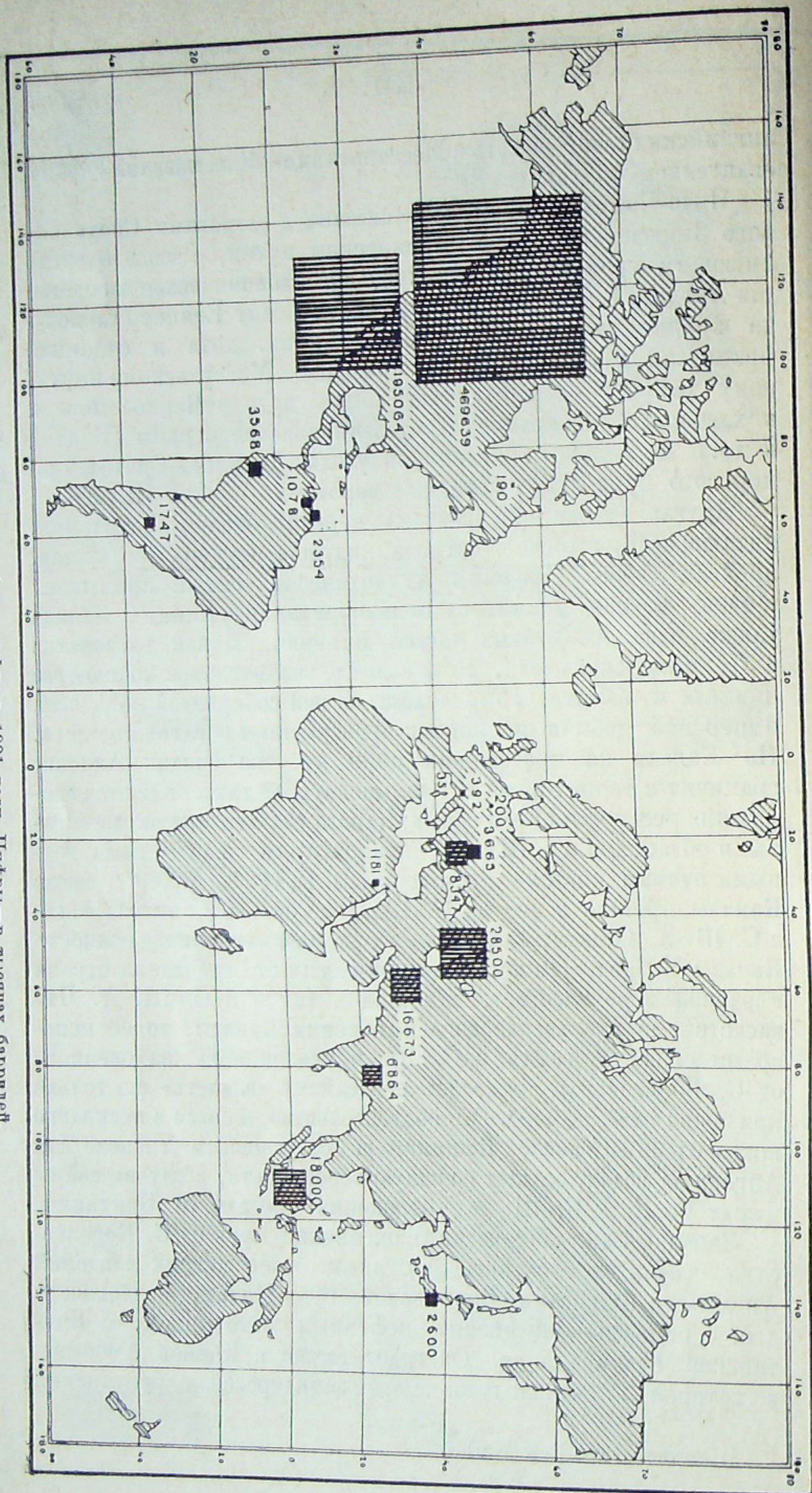
Индо-Британская империя связана с островами Соединенного Королевства Средиземноморским путем, в свою очередь имеющим громадное самостоятельное экономическое значение для Англии. В юго-восточной его части лежит Египет (хлопок), на крайнем востоке Палестина, Сирия, хотя и отданная французам, и Курдистан, примыкающие к Моссульскому нефтяному району; от него ответвляется путь в Черное море и к хлебной Украине. Средиземноморские страны (Италия и др.) потребляют английский уголь. В конце Средиземноморского пути лежат западные ворота на пути в Индию.

Другая (выше она названа первой) океанская артерия, питающая Британские острова, идущая от них на запад, проходит через Северный Атлантический океан, примыкает к очень важному доминиону Великобритании—Канаде. Канада также одна из богатых частей империи. В ней добывается 40% имперской меди, 15% свинца, значительное количество никкеля и асбеста, 15% железа. В ней собирается 25% всей имперской добычи пшеницы и произрастают богатейшие леса. Но Канада на протяжении 5000 км. (не считая Аляски) граничит с территорией С. Ш., на которой также имеются громадные ресурсы нефти и угля; Канада связана с наиболее богатыми областями С. Штатов прекрасными оживленными водными путями (система Великих озер). В 1921 году 69% ввоза Канады пришло в нее из С. Штатов, ок. 46% вывоза ушло в С. Ш. А. Словом, несмотря на официальную принадлежность Канады к Брит. Империи, экономически эта громадная страна в равной мере тяготеет, как к ней, так и к С. Ш. А. Что касается до стратегического положения Канады, то ее непосредственная близость к С. Ш. и удаленность (за океаном) от С. Королевства, позволяет последнему «владеть» ею только при господстве на море. Это обстоятельство, в связи с несколько поколебленным после Вашингтона безусловным господством Англии на водах, создает большую вероятность, в случае войны между С. К. и С. Ш. А., отпадения Канады от Британии.

Западный (Атлантический) океанский путь из С. Королевства соединяет его также и с рядом более мелких владений Англии—с островами Британской Вест-Индии, в частности с о. Три니다д—английским нефтяным источником, с Британской Гвианой и др. Он ведет также к Южной Америке, в которой в значительной мере заинтересован британский

³⁾ Bowman «The New World».





капитал, наконец, он ведет к Панамскому каналу—вторым мировым воротам океанских путей. Но этими воротами довольно крепко владеют Соед. Штаты, британские же интересы в Латинских Америках значительно уступают интересам Великобритании в Старом Свете.

Словом, все—и положение Канады, и наличие могущественного конкурента в лице С. Штатов, и относительно меньшее для жизни С. Королевства и британского капитала значение Нового Света—заставляет Англию держаться пассивной политики на Атлантическом океане, сосредоточивая максимум внимания на Средиземное море и Индийский океан.

Коммуникация через Средиземное море, обеспеченная цепью надежных опорных пунктов (Гибралтар-Мальта-Суэц), тянется далее через Красное море (Перим-Аден) к Индийскому океану.

Эта коммуникация—важнейшее из океанских сообщений Англии, и на охрану его обращено сейчас главное внимание Англии.

Но господство над Средиземноморскими путями важно и Франции. К причинам, выясняющим значение этого господства, и обратимся.

Франция. В отличие от Англии, Франция может обходиться в гораздо более значительной мере собственным хлебом. После-Версальская Франция обладает громадными запасами железной руды. Однако, для полного использования этих богатств, ей не хватает своего угля. Отсюда всем известное тяготение Франции к Рурскому угольному району. У Франции очень мало собственной нефти¹⁾. Стремление к Румынским и Галицийским (польским) источникам направляет ее через Дунай, являющийся удобной водной артерией, к берегам Черного моря. К этим же берегам, однако, ведет и путь по Средиземному морю.

Франция ввозит хлопок, шерсть, колониальные товары (в том числе каучук) и отчасти хлеб. Колониальные владения Франции группируются преимущественно в Старом Свете. В Америке Франция владеет лишь французской Гвианой и несколькими из Вест-Индских о-вов с полумиллионным населением. В юго-восточной Азии лежит гораздо более значительная группа французских колоний—Индокитай и др., в которой проживают 22 миллиона человек.

¹⁾ Пешельбронский район (в Эльзасе) дает лишь 80 тысяч тонн нефти (1913 г.), тогда как годовая потребность во время войны определялась в 1,2 миллиона тонн.

Главная же масса французских владений—целая колониальная империя, в 20 раз превосходящая по территории Францию, лежит на материке Африки, при чем большая часть ее группируется в северной и западной его частях. От берегов Средиземного моря на севере и берегов Атлантики на западе, проникая на 500 километров южнее экватора и отрезанная неправильной линией на востоке внутри Черного материка, Франция в Африке, за сравнительно небольшими исключениями, занимает всю северо-западную часть этого материка.

После-версальский дележ, прежде германского, Камеруна сомкнул прежние французские экваториальные владения с общей массой французской Африки. Оторванно от нее лежат лишь принадлежащий французам о-в Мадагаскар, несколько более мелких островов в Индийском океане и др., Обок (г. Джибути) — небольшой кусок африк. территории у устья Красного моря.

Мадагаскар — обширная и ценная колония Франции с $3\frac{1}{2}$ миллионным населением—богатый в с/хоз. отношении и с богатыми недрами (золото, графит, уголь и пр.), но значение его для Франции, конечно, не таково, как значение французских владений на Африканском материке.

Французская Африканская империя (без Мадагаскара и Обока) имеет в общей сложности свыше 30 миллионов населения и состоит из 2-х областей, разделенных между собой громадным пространством песков Сахары. Северная область, в которую входят Алжир, Тунис и франц. часть Марокко, имеет серьезное значение в качестве могучего с/хозяйственного ресурса и обширного рынка для сбыта французской промышленности. Для характеристики экономического значения ее для Франции достаточно указать, что ежегодная заморская торговля одного Алжира превышает 500 миллионов золотых рублей, а в 1920 году 10% всего вывоза из Франции пришлось на долю Алжира с Тунисом.

Французские субтропические и экваториальные владения в Африке производят тропические колониальные товары и обладают крупным ресурсом человеческой силы. В войну 1914—18 гг. 20—30% французской армии комплектовалось уроженцами Африки. Это обстоятельство особенно важно в связи с тем, что естественный прирост собственно французского населения Франции чрезвычайно низок. Остановившийся с 60-х годов рост населения Франции в некоторые периоды бывал даже отрицательным. Стремление воевать цветными солдатами было ярко выражено во Франции в последние войны.

Природным препятствием против монолитности французских африканских владений является Сахара. Но, как известно, в последние годы Франция предприняла ряд решительных мер для осуществления проекта через-Сахарской железной дороги. Ряд разведочных экспедиций через Сахару на гусеничных тракторах, автомобилях и аэропланах, пересекших Сахару вдоль и поперек¹⁾, уже выполнен, и вопрос о железной дороге, которой суждено будет соединить французские тропические владения в Африке с берегами Средиземного моря, является, очевидно, лишь вопросом времени.

Дальнейший путь этой важнейшей коммуникационной линии Франции лежит поперек Средиземного моря, пересекая, таким образом, продольный Средиземноморский путь, связующий Англию с ее Индо-океанскими колониями.

«Британская дорога, ведущая с запада на восток», — говорит об этом Джон Хоррабин, — «скрещивается с французской дорогой, ведущей с севера на юг. А когда скрещиваются дороги, то скрещиваются и интересы, особенно, когда единственным полицейским, стоящим на посту этого перекрестка, оказывается кукла, именуемая Лигой Наций».

Переводя это меткое выражение в сферу суждений о морской политике, мы можем сказать, что, как Франция, так и Англия—обе заинтересованы в беспорном господстве на Средиземном море. Прервав здесь сообщения Франции с Африкой, английский флот перерезает одну из крупных артерий французского империализма и, наоборот, перерыв английских сообщений на этом море влечет за собой катастрофические последствия для Соединенного Королевства.

Но интересы Франции на Средиземном море не ограничиваются изложенным. Мандат на Сирию, полученный Францией после Версаля, упрочил ее экономическое проникновение в восточные области, омываемые Средиземным морем.

Это новое приобретение Франции представляет собой область, богатую в сельско-хозяйственном отношении и с возможными потенциальными ресурсами ископаемых (близость к Моссульской нефти). Вклинившаяся между английской мандаторной Палестиной и английской же Месопотамией (с Ираком), лежащая на линии проекта великого английского железно-дорожного пути Капштадт-Каир-Калькутта, граничащая с Курдистаном, в котором также заинтересована Англия, Сирия в северной своей части занимает и ту историческую

¹⁾ С ноября 1924 по январь 1925 г. французы предприняли 8 экспедиций в африканские колонии (см. об этом «В. Вестник» № 9, 1925, статью Н. А.).

долину, по которой проходят естественные пути от берегов Средиземного моря к верхнему течению Ефрата и Тигра, Месопотамской низменности и к Персидскому заливу. В Сирии, таким образом, сталкиваются французские интересы с английскими, господство же на Средиземном море дает возможности господства над Сирией.

Пути Франции к Мадагаскару и ее дальневосточным владениям также идут через Средиземное море.

Стремление Франции к обеспечению за собой Средиземноморских морских сообщений вводит ее также в противоречие с интересами *Италии* и *Испании*.

Первая, представляя собой почти островное государство, отделенное от Европы высокими Альпами, не имеющее у себя ни достаточного количества хлеба, чтобы прокормить свое население, ни угля и железа для отечественной промышленности, находится, таким образом, в громадной зависимости от морских сообщений. В мировую войну 1914—1918 гг. она неизбежно должна была сделаться и сделалась союзником Англии, давшей ей свободу сообщений и уголь. В Англо-французском конфликте она, повидимому, будет союзницей той страны, которая имеет большие шансы на господство на море (Англия).

Географическая обстановка и необходимость обеспечения тыла на случай войны с морскими державами вызывает стремления Италии к прочному овладению всем бассейном Адриатического моря. Завладев частью бывшего австрийского на нем побережья путем прочного обладания всей Албанией, или хотя бы частью ее, прилежащей к Валоне, Италия смогла бы обеспечить за собой все Адриатическое море¹⁾.

Колониальные владения Италии (Триполитания, Киренаика на Средиземном, Эритрея на Красном море и Сомалиленд на Индийском океане) не имеют для Италии особо важного экономического значения, хотя и снабжают ее некоторым количеством недостающего ей хлеба.

Испания. Интересы Испании (испанская зона в Марокко) стоят на пути французских, не допуская Францию к южному берегу Гибралтарского пролива—западного входа в *Средиземное* море.

¹⁾ В 1920 году Италии пришлось под давлением албанских войск очистить Валону, оставив за собой лишь лежащий против нее остров Сасено, командующий над входом в нее.

В малой Азии и Архипелаге Италии также пришлось значительно пожертвовать захваченным, оставив за собой, и то условно, лишь один о-в Родос.

Итак, на Средиземном море, даже из столь схематического обзора, мы видим сложный переплет интересов Западно-Европейских капиталистических держав, заинтересованных, как в целях самого своего существования, так и дальнейшего развития их империалистической политики, *в господстве на Средиземном море*. Из обзора Е. Е. Шведе читатель увидит, как на самом деле осуществляются в этих целях морские вооружения заинтересованных стран и происходит подготовка их к грядущим боевым столкновениям.

Второй, мирового значения, узел переплетающихся империалистических интересов лежит на Дальнем Востоке, объектом же его является Китай.

Китай это страна с 412 миллионами жителей, обладающая громадными естественными богатствами, до сих пор этим многомиллионным населением недостаточно эксплуатируемые. Не говоря о громадных сельско-хозяйственных богатствах (рис, чай, хлопок, табак, тутовое дерево и шелкопряды), некоторые продукты которых не только потребляются в стране, но и в значительных размерах экспортируются, Китай обладает и богатейшими ресурсами горно-промышленными. Одна седьмая часть всего мирового запаса каменного угля находится в Китае, половина всех запасов железной руды, известных в Азии,—также лежит на Китайской территории.

Нефть, медь, золото, серебро, свинец, олово, сурьма и др. металлы являются теми дополнительными силами притяжения, которыми привлекается к Китаю европейский, японский, американский и др. капиталы.

Более, чем 400 миллионное население страны, не вышедшее в отношении обрабатывающей промышленности из мелко ремесленного и кустарного производства, дает возможность учитывать Китай, как обширный рынок сбыта. Ввоз в Китай иностранного капитала и развитие иностранной крупной промышленности являются следствием сложившейся экономической обстановки.

Географическое положение Китая имеет следующие характерные черты. Китай с сухого пути отделен от прочих областей Азии малодоступными пространствами (пустыня Гоби или Шамо с северо-запада), или естественными горными рубежами (Тибет и отроги Гималаев с запада и юго-запада). Китай более доступен с севера через Манчжурию, но Манчжурия сама связана с более развитыми странами единственной, тянущейся на тысячи километров магистралью Сибирской ж.-д. дороги.

Все естественные подступы к Китаю ведут с востока и юго-востока, т.-е. со стороны моря.

Наиболее богатые области Китая лежат скорее в приморских, нежели в континентальных районах его, или на территориях, омываемых водами великих китайских рек. «Для того, чтобы понять экономику Китая», пишет проф. Д. Позднеев, «необходимо начать изучение последнего с моря»¹⁾.



Схема 3-6.

Китайский хлопок произрастает, главным образом, по океанскому побережью и долинам рек, добыча шелка территориально прилегает к морю, «большинство каменноугольных

¹⁾ См. статью проф. Позднеева в «М. Сб.» № 10 за 1924 год: «Китай и море».

месторождений Китая расположено или недалеко от океанского побережья или по большим рекам...»¹⁾

Через море, через, так называемые, открытые для внешней торговли порта, преимущественно и внедряются европейцы, американцы и японцы в Китай. 56, так называемых, «регулярно открытых портов», 8 «открытых добровольно» и 25 «портов захода» — вот те многочисленные двери, через которые почти исключительно и внедряется иностранный капитал в Великую Китайскую Республику.

Пути к Китаю лежат через море.

Но географическая же карта дает нам наглядное представление того, насколько стратегически выгодным по отношению ко всем этим путям (за исключением самых южных портов) является положение Японии. Японские острова полукольцом охватывают 3000 миль побережья восточной Азии. Японские флотские базы, расположенные преимущественно в южной части страны, висят над подходами к Печилийскому заливу, Желтому и Восточно-Китайскому морям, к наиболее крупному из Европейских в Китае портов — Шанхаю, к наиболее важной Китайской водной артерии — Ян-Тсе-Кiangу.

Подходы к южному Китаю со стороны Южно-Китайского моря в меньшей мере находятся «под контролем» Японии. Филиппинские острова (американцы), Гонгконг - Сингапур (англичане) и Индо-Китай (французы) представляют собой владения противных японскому империализму держав. Но в настоящее время все эти владения не имеют первоклассных баз, а хозяева их не держат там значительных флотов, предназначенных разрешать более жизненные их интересы на других театрах. Только наделавший столько шума за последнее время «Сингапурский план» может учитываться в качестве серьезной угрозы японскому стратегическому господству в Дальневосточных водах.

Несмотря на столь выгодное стратегическое положение, Японии не во все периоды ее капиталистического развития удавалось одинаково успешно пользоваться этим положением. Кроме географического положения, нужна еще и сила, а за этой последней стоит экономика.

Внедрение Японии в Китай началось еще в 90-х годах прошлого столетия, но совместный нажим европейцев принудил ее временно отступить. Удачная русско-японская война дала ей Корею и Квантунский полуостров. Война 1914—18 гг.,

¹⁾ Там же.

связавшая ее соперников в Европе, развязала руки японцам в Китайских делах. Завладение немецким Цингтао и Шантунгским полуостровом с его углем и железом, распространение японского преобладания в южной Манчжурии, Монголии и в областях южного Китая, прилежащих к Формозскому проливу,—дали, казалось, японцам окончательные преимущества в Китае, но Вашингтонский договор (1921—1922) вновь лишил Японию ряда преимуществ. Пришлось эвакуировать Шантунг и согласиться на ограничение морских вооружений.

Но, экономически, Япония сделала на Дальнем Востоке и в Тихом океане громадные успехи. Особенно это ей удалось в годы войны и ближайшие после заключения перемирия, и только после некоторого экономического восстановления ее конкурентов, наступившего в самые последние годы, экономическое наступление Японии в странах Востока, вновь несколько замедлилось. Следующие данные (см. таблицу к ниже) характеризуют успехи Японии в области завоевания новых рынков.

Экспорт Японии (в миллионах иен)¹⁾

| | Всего. | В Китай. | В страны Азии вообще. |
|------|--------|----------|--------------------------|
| 1914 | 591 | 162 | 277 |
| 1918 | 1.962 | 359 | 936 |
| 1919 | 2.099 | 447 | 956 |
| 1920 | 1.948 | 410 | 998 |
| 1921 | 1.253 | 287 | 620 |
| 1922 | 1.637 | | |

В 1919 году экспорт Японии превышал довоенный в $3\frac{1}{2}$ раза, в 1922-м в $2\frac{3}{4}$. С 1914 по 1917 гг. экспорт ее в Британскую Индию возрос по ценности на 400%. Торговля с Сиамом удвоилась, с Голландской Индией увеличилась в 5 раз. В Британской Индии были основаны японские банки, японские купцы и торговые склады появились на Суматре, на Филиппинах. Во время войны были установлены новые японские пароходные линии—в Сингапур, Сан-Франциско и к западному побережью Южной Америки.

Словом, война 1914—18 гг., не вызвав у Японии почти никаких жертв, принесла ей громадные экономические выгоды²⁾.

¹⁾ Проф. Д. М. Позднеев «Япония», 1924 г.

²⁾ Одних чистых барышей от внешней торговли за время войны насчитывается около 2.377 миллионов иен. Иена—около рубля.

Для внесения большей ясности в причины, толкающие Японию в сторону Китая, надо обратить внимание на некоторые черты ее экономики. Японские острова населены чрезвычайно густо. Плотность населения (142 ч. на кв. км.) превосходит таковую Германии. Несмотря на это, Япония и до сего времени является преимущественно сельско-хозяйственной страной, хотя и с сильно растущей обрабатывающей промышленностью. Своих продуктов питания (гл. обр. риса) Япония не хватает, и ей приходится ввозить недостающее из-за границы.

Япония быстро идет по пути индустриализации, чему способствует наличие некоторых запасов собственного каменного угля, добыча которого быстро возрастает. Но запасы японского каменного угля невелики, а уголь не слишком высоких качеств. Быстрое же развитие японской промышленности заставляет ее и сейчас ввозить некоторое количество угля из-за границы. Добыча нефти (сравнительно в скромных количествах) также не поспевает за ростом потребности.

Своего железа в Японии совершенно недостаточно, и залежи его расположены далеко от каменноугольных центров.

Не хватает своего сырья и для других видов промышленности, в частности текстильной, занимающей в Японии важнейшее место.

Словом, во внешней торговле Японии определенно наблюдается превышение сырья во ввозе, и превышение полуфабрикатов и фабрикатов—в вывозе. Китай со своими неисчислимыми запасами и бесчисленным населением и другие сравнительно близко лежащие страны Азии являются для Японии как сырьевыми рынками, так и потребителями избытков ее промышленности.

О размерах китайских богатств можно судить хотя бы потому, что угольные запасы Китая (по исчислениям Международного Геологического Конгресса в Торонто в 1913 году) в 120 раз превосходят запасы Японии; запасы китайской железной руды также несоизмеримо богаче японских. Поэтому понятно, почему и те и другие в значительной степени находятся во владении или под контролем японского капитала.

Заморские владения Японии состоят из Кореи (ок. 17 м. жителей), Квантуанского п-ва, южной половины Сахалина, Формозы и др. Версальский дележ дал Японии Маршалские, Марианские и Каролинские острова и о-ва Пелеу. За исключением после-Версальских островных приобретений, прочие японские владения, хотя и отделены друг от друга морями (иногда лишь узкими проливами), лежат довольно компактной

массой, охватываемой с востока цепью основных японских островов, изобилующих превосходными естественными заливами и бухтами, способствующими развитию базы для флота.

Стремления Японии к территориальному расширению обосновываются еще и известным вопросом о перенаселении и эмиграции. Не останавливаясь на вопросе более подробно, укажем только, что в настоящее время за границей проживает около 1% японского населения (около 600 тысяч человек). Сравнительно небольшое пока в ‰‰ отношении ко всему японскому населению число эмигрировавших имеет все основания к дальнейшему росту, если бы не бесконечное количество препятствий, чинимых ему законодательством многих стран, в которые устремляется поток эмиграции.

В общем же, острота для Японии вопроса перенаселения и следующей отсюда эмиграции некоторыми авторами подвергается сомнению. Несомненно, что этим «убедительным» мотивом умело пользуются японские политики в достижении своих империалистических целей, верно также и то, что страны, «страдающие» от желтой эмиграции (Калифорния, Австралия), раздувают этот вопрос опять-таки в политических целях. С нашей точки зрения — оценки явлений в военноморском отношении, важно отметить, что стратегическое значение этого вопроса для *некоторых областей* Тихого океана все-таки велико и сейчас. Так например, на Гавайских островах — важнейшей промежуточной океанской базе С. Ш. А. — из всего населения в 284 тысячи человек 117 тысяч приходится на долю японцев и только 32 тысячи — на американцев и европейцев. В Маниле, главном городе Филиппинских о-вов, число проживающих японцев (1.612 ч.) только на 40% меньше числа владеющих Филиппинами американцев (2.916 ч.), при общем фоне в 260 тысяч туземцев-филиппинцев.

Значение морской силы для Японии, страны, быстро следующей по пути индустриализации, расположенной на островах со скромными сырьевыми ресурсами у себя дома, нуждающейся в близлежащих, но все-таки заморских рынках сырья и сбыта, обладающей рядом колониальных владений и развивающейся в первую очередь империалистическую державу, — из вышеизложенного ясно. Господство на водах — естественное и неизбежное требование, вызываемое экономическими условиями современной капиталистической Японии.

Быть сильной в своих водах, вот, повидимому, пока задача японского флота. Сильный материально и морально, укомплектованный прирожденными моряками, прошедший через горнило трех победоносных войн, японский флот базируется

в отечественных водах и, повидимому, готовится разрешать задачи вблизи них. Обеспечение коммуникационных линий между Японскими о-вами и материком — задача ему посильная.

С. Штаты Америки. Страной совершенно иных возможностей является главный конкурент Японии в делах Дальнего Востока — С. Ш. А.

Этому богатейшему государству с 92 миллионным населением, из числа которых 82 м. состоит из людей белой расы, проживающей в метрополии, принадлежит половина мирового запаса угля, т. е. несоизмеримо больше, нежели запасы С. Королевства. В Заатлантической Республике добывается 40% всей мировой добычи железа, за 1920 год в ней добыто $\frac{2}{3}$ всей мировой добычи нефти, имеются богатейшие ресурсы сырья для химической промышленности и т. д. Населению С. Штатов с избытком хватает своего хлеба и других продуктов питания. Страна является мировым поставщиком хлопка.

Площадь С. Штатов Америки громадна и равняется сумме площадей Европейской России, Франции, Италии, С. Королевства, Германии и прежней Австро-Венгрии, тогда как население достигает лишь $\frac{1}{6}$ населения перечисленных стран. Следовательно, С. Штаты, принимая во внимание громадные естественные ресурсы страны, имеют еще неисчерпаемые потенциальные возможности дальнейшего развития.

В качестве благоприятного момента для этого развития может быть упомянуто еще и следующее. Стратегически С. Ш. А. — почти островное государство. За сухопутными их границами нет сильных врагов. Канада и Мексика, в значительной мере поглощенные экономически, не могут быть учитываемы в качестве сколько-нибудь опасных противников. Достаточно указать, что северная граница С. Штатов вовсе не укреплена.

Заатлантической республике нет нужды иметь могущественную постоянную армию, т. к. от сильных вероятных противников территория ее отделена тысячами миль океанского простора. Все эти преимущества давали С. Штатам Америки возможность сохранить характер вполне независимого замкнутого народного хозяйства. Но они же и ускорили естественный ход капиталистического развития страны, выведший С. Штаты из этого положения. Развитие экспорта фабрикатов потребовало поисков рынков для сбыта. Америка вступила в конкуренцию с передовыми промышленными странами Европы не только в пределах Нового Света, для защиты чего успешно применялась

доктрина Монрое ¹⁾, но и в Европе и других частях света.

Новые рынки сбыта, на которых можно было успешнее конкурировать с европейскими товарами, были найдены на Тихом океане, в частности в Китае. Уже с Испанской войны 1898 года Америка вышла за пределы своей формулы «Америка для американцев» и стратегически.

Закрепление за Штатами Карибского моря (занятие Кубы и Порто-Рико), занятие Гавайских островов и отнятие у испанцев Филиппин — вывело американскую стратегию за пределы отечественных вод; за этим последовал захват Панамской зоны, прорытие Панамского канала и окончательное превращение Штатов в мировую Тихо-океанскую державу. Тихо-океанское побережье Южной Америки и Китай вошли в сферу специального внимания американского капитала. Рост внешней торговли Штатов с азиатскими странами стал особенно чувствительным именно после Испано-Американской войны. «В 1890 году доля С. Штатов в общем импорте в Китай едва достигала 6%, в 1896—она равнялась 8%, в 1904—13%, в 1905—20%» ²⁾.

Война 1914—18 гг. дала громадный толчок дальнейшему промышленному развитию С. Ш. А.

Не только вывоз продуктов американской промышленности, но и вывоз свободного капитала связывают теперь империалистическую политику С. Штатов с Китаем и странами восточной Азии.

М. Павлович приводит выдержку из статьи американского писателя Walter Pitkin, напечатанной в Бостоне в 1921 году, из которой ясно, что послевенная Америка с еще большим вниманием обращает взоры свои не на Европу, а на Азию. «В наших руках находится большая часть мировой наличности золота, большая часть свободного капитала, ищущего себе приложения,—пишет Pitkin,—мы имеем самые громадные фабрики и заводы в мире и миллионы лучших рабочих»... «Где и как,—спрашивает он,—открыть быстро новые рынки, найти новых покупателей, создать новые потребности?»

И отвечает: «Не в Европе, ибо Европа сама не имеет чем наполнить голодный желудок... не в России, которая имеет деньги только на покупку черного хлеба. Не в Южной Америке, покупательные способности которой очень малы...

¹⁾ «Доктрина Монрое» — формула, введенная в обиход внешней политики С. Ш. А. президентом Джеймсом Монрое в 1823 г. и известная в обиходной речи в сокращенной формулировке в виде фразы «Америка для американцев!»

²⁾ М. Павлович «Борьба за Т. океан» — вступ. статья в книге Доливо-Добровольского «Тихо-океанская проблема», стр. 11.

...Только на Дальнем Востоке. Китай и Сибирь могут поглотить миллиарды нашего капитала, и здесь капитал... может принести до 1000% прибыли... наши финансисты и промышленники должны обратить внимание С. Штатов исключительно на Дальний Восток».

В послевоенный период самых значительных успехов торговые сношения С. Штатов достигли на Тихом океане, т.-е., главным образом, развились они с Китаем, Индией, Японией и т. д. На Дальний Восток теперь направлено главное внимание американских деловых кругов ¹⁾.

Война 1914—18 гг. сдвинула с места важный вопрос американского морского транспорта. До войны подавляющее большинство американских грузов шло на иностранных судах. Американский торговый тоннаж в 1914 году едва достигал 1837 тысяч тонн (гросс). Потери мирового тоннажа под влиянием военных действий, крайняя потребность в тоннаже, проявившаяся вследствие этого, и несомненные надежды улучшить свое на морях положение толкнули американцев на энергичные меры по созданию нового торгового флота. К 1921 году тоннаж С. Ш. А. насчитывал уже 12314 тонн, увеличившись, таким образом, в 7 раз.

Вырос также и модернизировался и военный флот. И хотя из числа вновь построенных торговых судов многие оказались негодными, будучи построены в спешке и из негодного материала (дерева), и сейчас же после ослабления транспортной горячки периода мировой войны их продали на слом, хотя судовой состав Американского военного флота и по сей час страдает от своей постоянной язвы — крайнего некомплекта, — страна, обладающая сейчас по праву титулом «мировой расчетной палаты» ²⁾, имеет в своем распоряжении довольно серьезный инструмент, которым можно поддерживать «мировые расчеты» за океаном.

Однако, успешному действию этим инструментом, у одного из наиболее ценных объектов заморской политики С. Штатов — Китая, — имеется существенное препятствие в виде географии. Те громадные дистанции, которые, с одной стороны, облегчают С. Штатам оборону своего побережья, мешают свободе действий американского флота у берегов Азии.

¹⁾ М. Павлович, там же, стр. 19.

²⁾ «В 1898 году председатель американской банковской ассоциации, открывая ее годовое заседание, заявил: «В настоящий момент мы держим в руках три козыря игры: железо, сталь и уголь. Мы долго были житницей мира, — теперь мы боремся за звание его мастерской, а потом мы захотим стать и его расчетной палатой», — по Дж. Хоррабин «Очерк ист.-экон. географии мира», стр. 82.

Необходимо помнить, что Сингапур (в Азии) и Панамский канал—антиподы; между ними лежит $1/2$ окружности земного шара. Расстояния поперек Северной части Тихого океана (Япония—Калифорния), хотя и значительно короче, но все-таки колоссальны (Сан-Франциско—Иокогама 4500 миль). Правда, между Тихоокеанскими берегами Америки и Японией лежит промежуточная база американцев—Гавайские острова, но и они не вполне разрешают вопроса дальних расстояний, т. е. от Гаваев до Иокогама 3400 миль (Гавайи—С.-Франциско—2100).

Кроме того, Гавайские острова представляются точкой, лежащей среди океана, и не могут считаться поэтому надежной базой.

Филиппинские острова—азиатский форпост С. Ш. Америки—связаны с метрополией еще двумя слабыми звеньями—точками—островком Мид-вей и островом Гуам. Последние океанские приобретения (по мандату) Японии—Маршалские, Марианские (кроме Гуама) и острова Целю, правда, еще менее защищенные, чем и эти заброшенные в океане американские опорные пункты, создают перерыв слабой и без того цепочки, связующей Филиппины с Америкой. Необеспеченность Филиппин для С. Штатов усугубляется еще и тем, что расстояния от японских баз до этих островов (1768 м. Иокогама—Манила) значительно короче расстояния до них от Гаваев (4859 м.) и тем более, конечно, от Сан-Франциско (6238 м.). Филиппинские острова в чисто военном отношении можно без большой ошибки считать почти беззащитными от посягательств японцев, в случае войны Японии с Америкой один на один.

Но в сложном переплете современных империалистических интересов такая изолированная война вряд ли может считаться правдоподобной. Вокруг Дальневосточного кризиса завязан слишком сложный клубок, Япония стоит слишком поперек горла других претендентов на китайские блага, чтобы было мыслимо такое единоборство. Не мало данных говорит за то, что в Китайском вопросе Япония может встретиться с более или менее согласованным фронтом европейско-американцев. Экономическая и в частности финансовая мощь С. Штатов и согласованный, отчасти вследствие этого, фронт англо-американских политиков в Вашингтоне уже лишил однажды Японию плодов ее участия в войне 1914-18 года. Она была принуждена отступить из Шантунга и самоограничиться в деле морских вооружений.

Такой же «единый фронт» может оказаться перед Японией в случае возможного дальневосточного вооруженного конфликта.

Но расстояния по Тихому океану одинаковы, как с востока на запад, так и с запада на восток? Следовательно, и японцы встретятся с теми же естественными и трудно преодолимыми препятствиями? Да, это так, но так—только в том случае, если мы будем мыслить необходимыми военные действия японцев у американских берегов.

Разбор этих возможностей не входит в тему нашей статьи, но в той мере, в которой вопросы военной и экономической географии влияют на морскую политику, его необходимо затронуть.

Тихоокеанское побережье Штатов, конечно, уступает по важности побережью Атлантическому. Достаточно сказать, что на побережье Атлантики расположены такие штаты, как штаты Новой Англии и Средне-Атлантические, где на поверхности в 160 тысяч кв. миль проживает 26 миллионов жителей, тогда как во всех Тихоокеанских Штатах, с поверхностью в 318 тысяч кв. миль, живет всего лишь 4 с лишним миллиона. Все развитие Заатлантической республики шло с востока на запад, и поэтому запад страны, если и нельзя назвать нетронутым-девственным, то, во всяком случае, можно определенно считать менее развитым в промышленном отношении, нежели штаты Восточные (Атлантические).

Но все-таки и Тихоокеанские штаты Америки являются очень богатыми областями страны, с прекрасным климатом, прекрасными лесами, с развитым сельским хозяйством, с виноградниками, фруктовыми садами и т. д. Но чем они особенно богаты—это нефтяными фонтанами, расположенными, местами, совсем недалеко от берега. Уже в 1913 году штат Калифорния давал наибольшую продукцию (98 мил. баррилей)¹⁾ из всех прочих штатов, с тех пор она значительно выросла и в 1923 году достигла 40% всей добычи нефти в республике.

«Добыча нефти на площади в 40 миль от Лос-Анджелоса»—читаем мы у Девенпорта и Сидней Кука²⁾—«в этом (1923) году, вероятно, превзойдет добычу всех нефтеносных земель мира, лежащих вне американского континента» (курсив наш. В. Е.).

Итак, Лос-Анджелос (около 500 тыс. жителей)—портовый город в Южной Калифорнии—является одним из богатейших

¹⁾ Баррель (barrel) мера емкости. В зависимости от разного удельного веса нефти различного географического происхождения, вес барреля нефти колеблется от 7.7 до 8.3 пудов.

²⁾ «Нефтяные тресты и англо-америк. отношения». Москва, 1925.

пунктов на американском побережье Тихого океана. Сан-Франциско — крупнейший город Тихоокеанских штатов (также около $\frac{1}{2}$ миллиона жителей), лежащий на берегу Тихого океана, — это вторая из ценностей С. Ш. А., промышленный центр с развитой судостроительной и машиностроительной промышленностью. Не останавливаясь на почти пограничных с Канадой г.г. Сиэтль и Такома, имеющих меньшее значение, необходимо отметить третий пункт и может быть первый по важности с точки зрения стратегической — Панамский канал¹⁾.

Сосредоточенные в одном пункте богатейшие в мире нефтяные источники и океанский канал мирового значения — вот главные ценности Тихоокеанского побережья. Ради защиты одних только их стоило переводить флоты в Тихий океан, стоило создавать новые базы, вооружать Панамский канал 16" орудиями и т. д. Но, ведь, за этими ценнейшими точками лежит океан с его мировыми путями, с Китаем и прочими рынками сбыта и приложения капитала.

Но действия японского флота против американского побережья еще более затруднительны, нежели действия американцев у берегов Азии. За исключением двух-трех пунктов, теперь защищенных С. Штатами, на этом побережье, в пределах владений С. Ш. А., нет удобных бухт для базирования флота. Несколько лучшие возможности могут быть изысканы на побережье Мексики и республик Центральной Америки. Совсем не так, как у берегов Азии, обстоит дело и с островами вблизи побережья. Здесь их так же мало. (Гавайи — ближайшие к С.-Франциско, Галапагос — к Панамскому каналу) Расстояния также громадны, но от Гаваев до берегов Америки ближе (ок. 2000 миль), нежели от Гаваев до Японии (около 3400 миль).

Наконец, здесь нет владений «возможных союзников», каковыми для американцев в азиатских водах могут явиться англичане. Правда, и у вероятных противников Японии нет еще в дальневосточных водах вполне оборудованных для действия больших сил баз, но осуществление Сингапурского проекта может значительно испортить дело Японии.

Сингапур, после его превращения в первоклассную базу, явится не только ключом, запирающим вход в «Индо-британское озеро», но и возможной операционной базой для решения дальневосточных вопросов. В базах же маневренных и в опорных пунктах в изрезанной береговой черте юго-восточной Азии и причудливо извивающихся очертаниях берегов

¹⁾ О базах в. флота и «морских станциях» — см. ниже у Е. Е. Шведе.

Зондского и Филиппинского архипелагов недостатка здесь не будет.

Несмотря на препятствующие в настоящее время «дистанции», мы видим, что и на Дальнем Востоке главные соревнующие между собой государства стремятся к обеспечению за собой господства на морях. Экономические интересы Японии, требующие защиты их флотом, сосредоточены на меньшем пространстве (ближе от метрополии), чем интересы С. Ш. Америки. Сама по себе экономика Японии далеко не в такой мере требует господства за океаном, чем этого требует экономика С. Ш. А. Но для сокрушения или хотя бы нанесения ущерба экономике своего противника японская морская политика должна думать и об отдаленных заокеанских операциях.

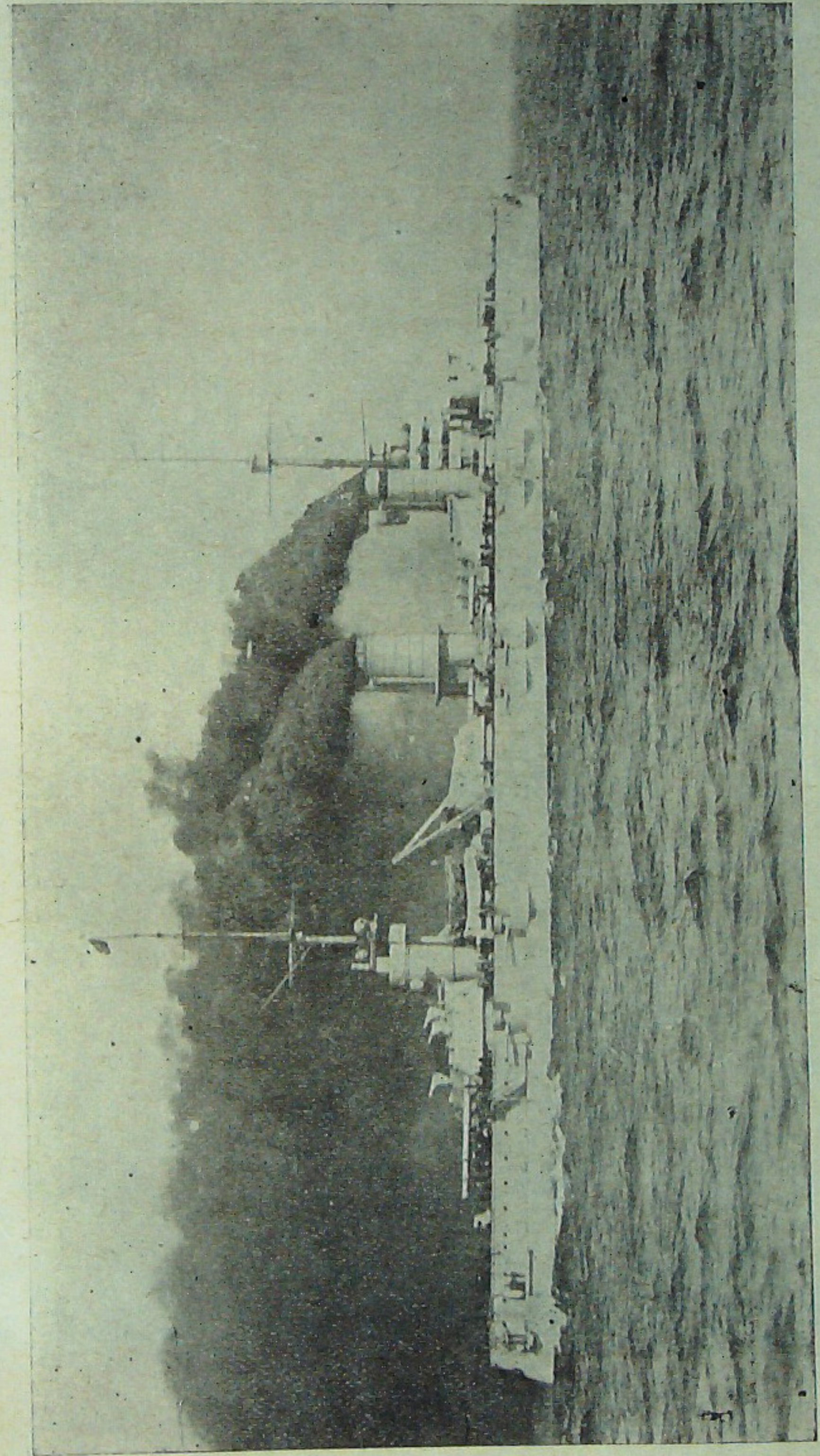
Расстояния и другие причины являются, пока, препятствием и для флота С. Ш. А., но путем блокады, совместно осуществляемой с Англией, задуть Японию можно. Другой, хотя и не вполне решающий вопрос, способ борьбы, осуществляемый Соединенными Штатами, — это борьба на Азиатском материке «до последнего китайского солдата». Применение этого способа наблюдалось в последние годы в виде поддержания гражданской войны в Китае. Наконец, есть и еще способ, способ, также, как показал опыт, весьма успешно применяемый, — это борьба путем политики, путем Вашингтонского «ограничения вооружения», путем договора между «высокими договаривающимися странами», за которыми стоит реальная военная и экономическая сила. Эти способы, впрочем, выходят из сферы «морской политики», краткий очерк которой для главнейших мировых морских держав составлял задачу этой статьи.

В. Е. Егорев.

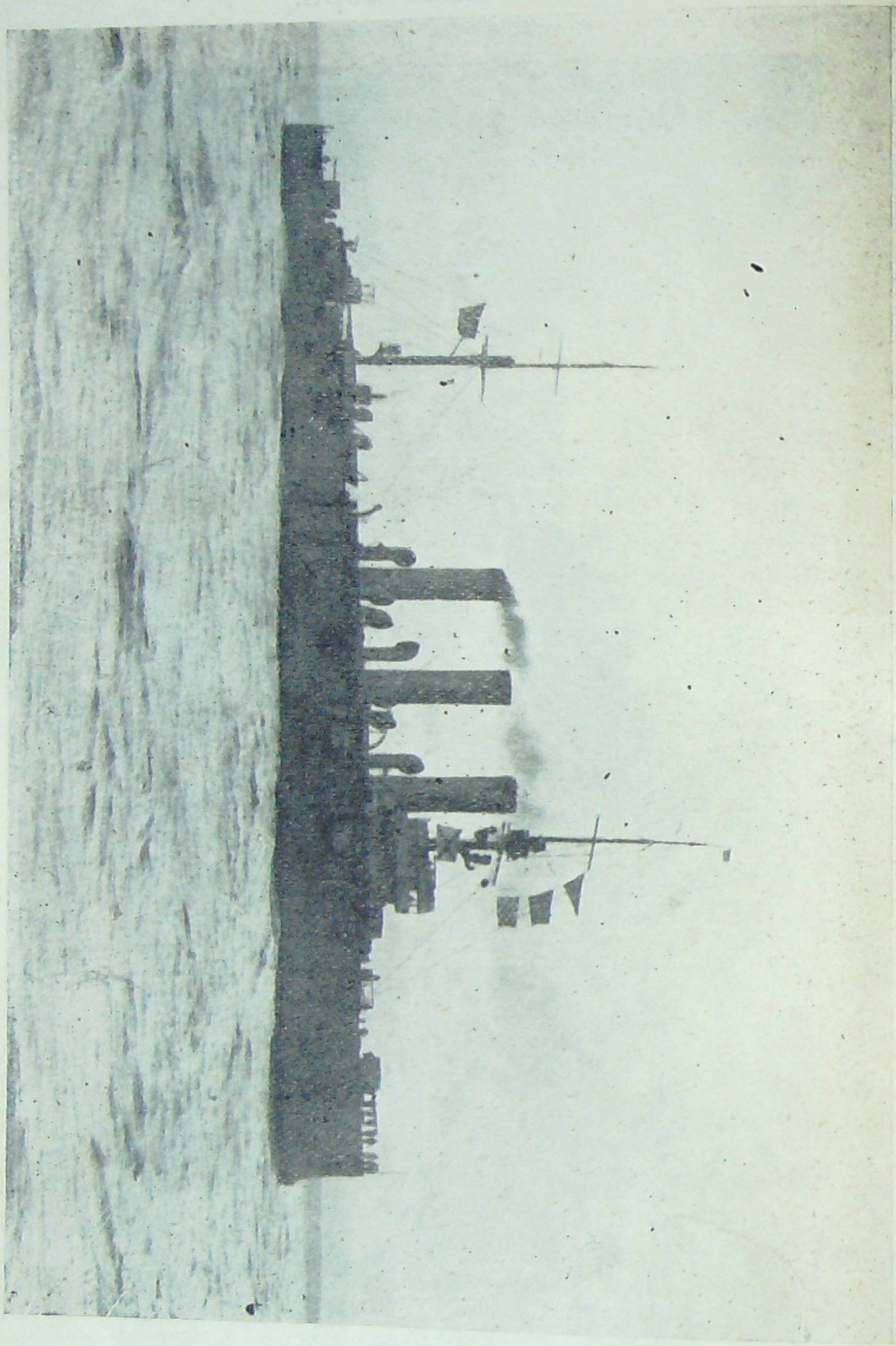
Некоторые из источников, использованных для настоящей статьи:

- Томас Ашкрофт. «Очерк современного империализма». Москва, 1924.
 Дж. Хоррабин. «Очерк истор.-экономической географ. мира». Москва, 1924.
 М. Вольф и Г. Мебус. «Очерки экономической географии иностранных государств». Ленинград, 1924.
 Проф. Д. М. Позднеев. «Япония». В.-экон. описание. Москва, 1924.
 В. Доливо-Добровольский. «Тихоокеанская проблема» со вступительной статьей М. Павловича «Борьба за Тихий океан». Москва, 1924.
 Isaiah Bowman, Ph. D. The New World. London, 1924.

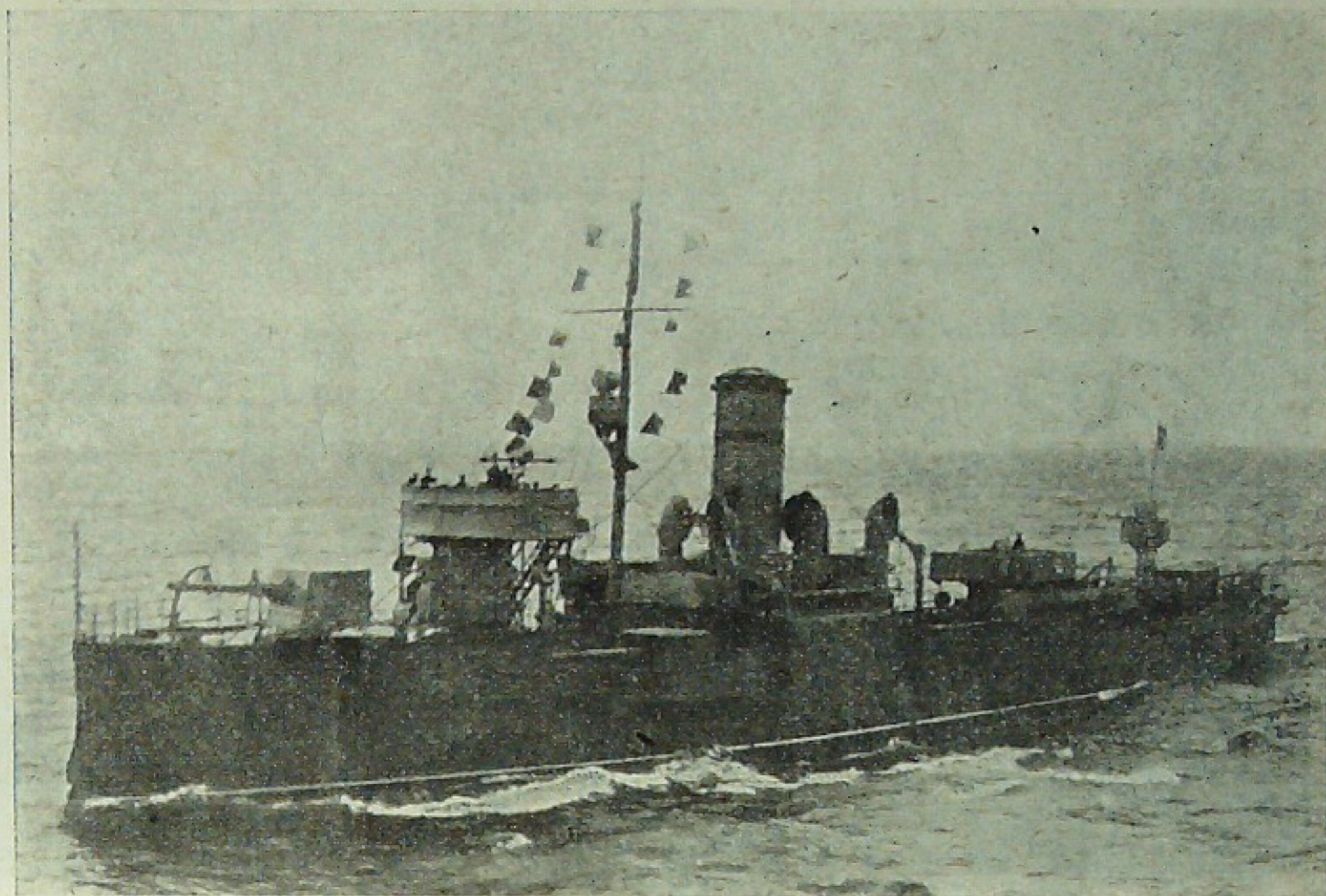
Наиболее типичные суда Морских сил СССР.
Балтийское море.



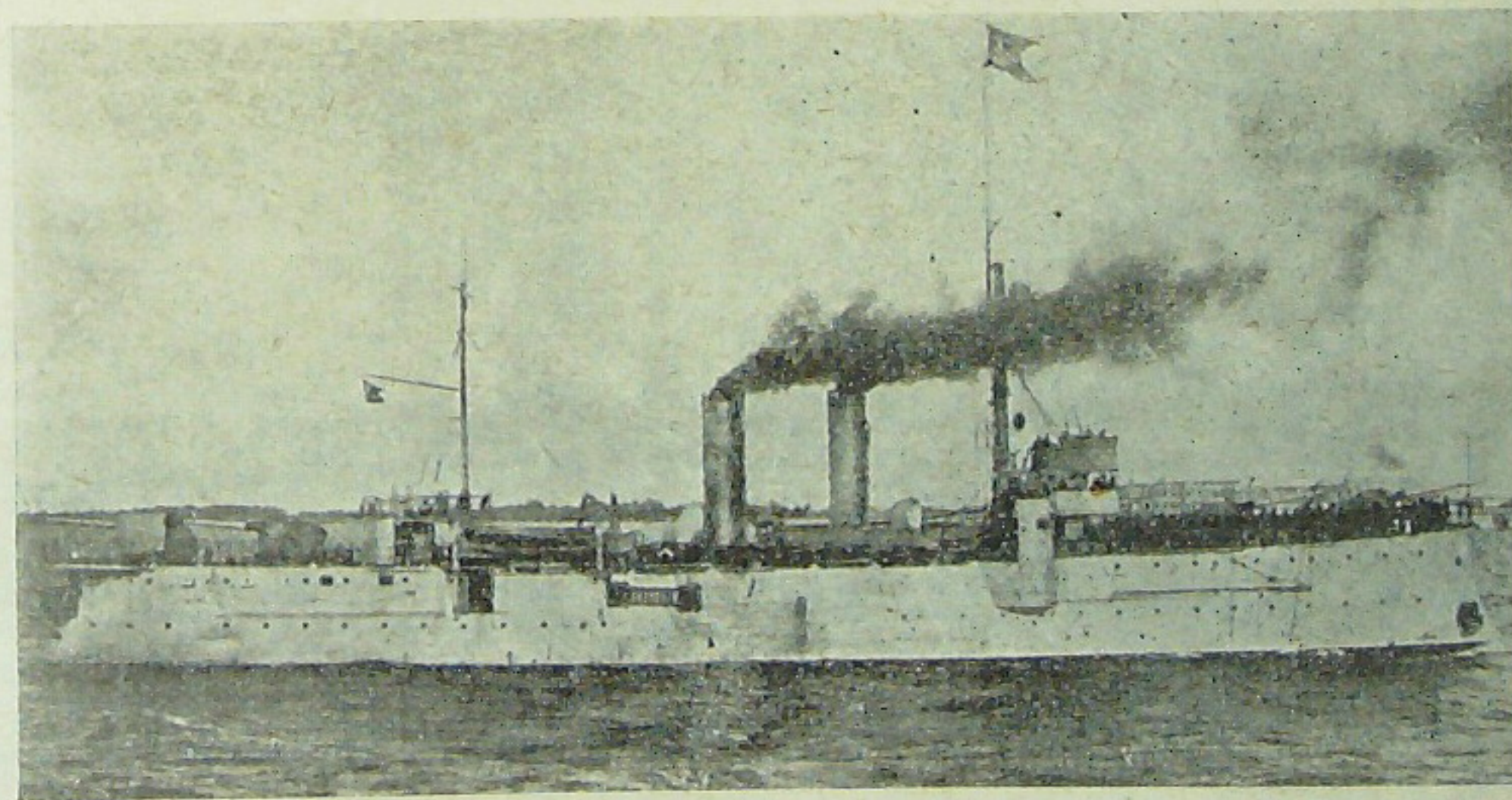
Линкор М а р а т (вид с кормы).



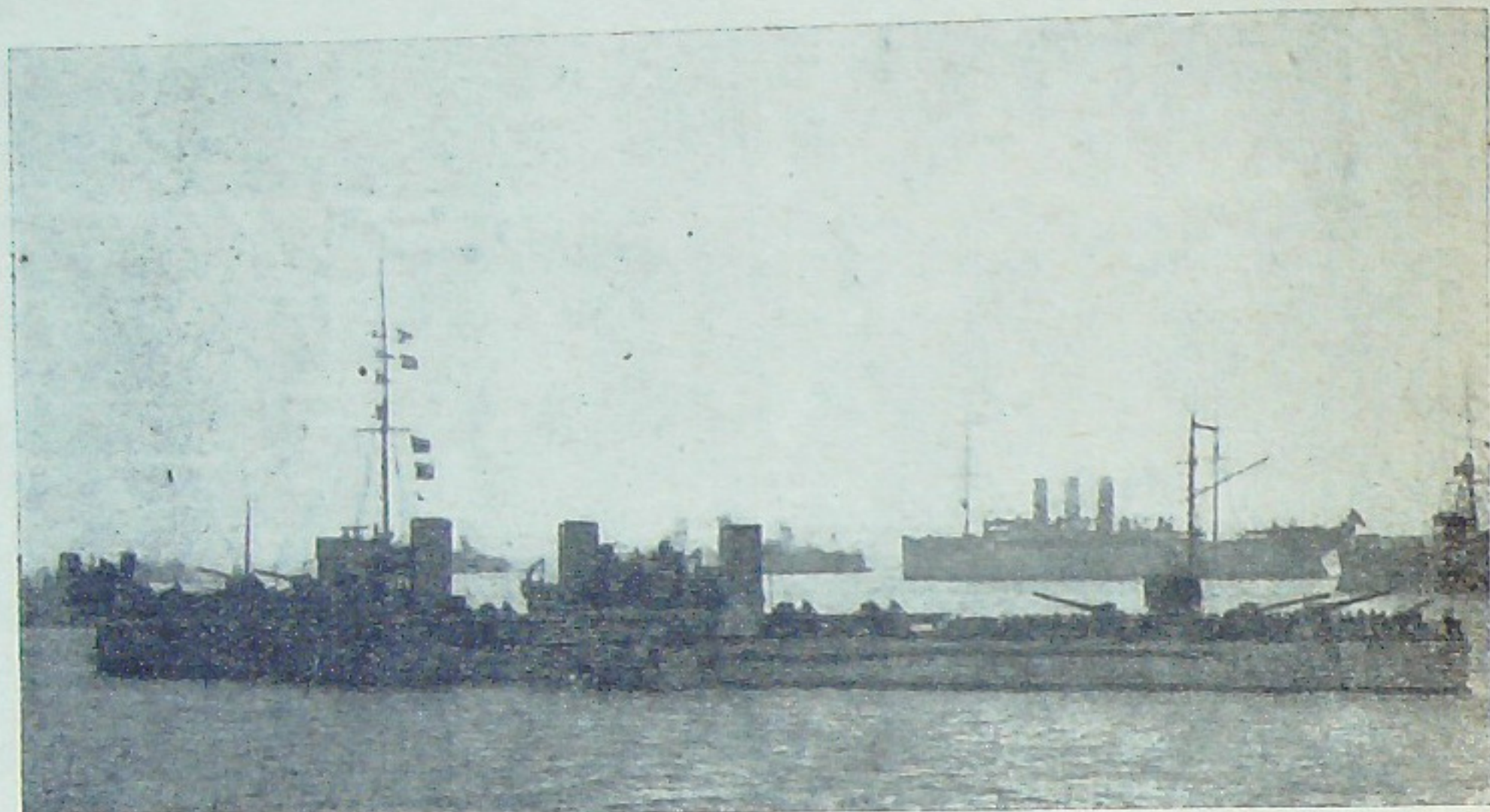
Крейсер Аурора.



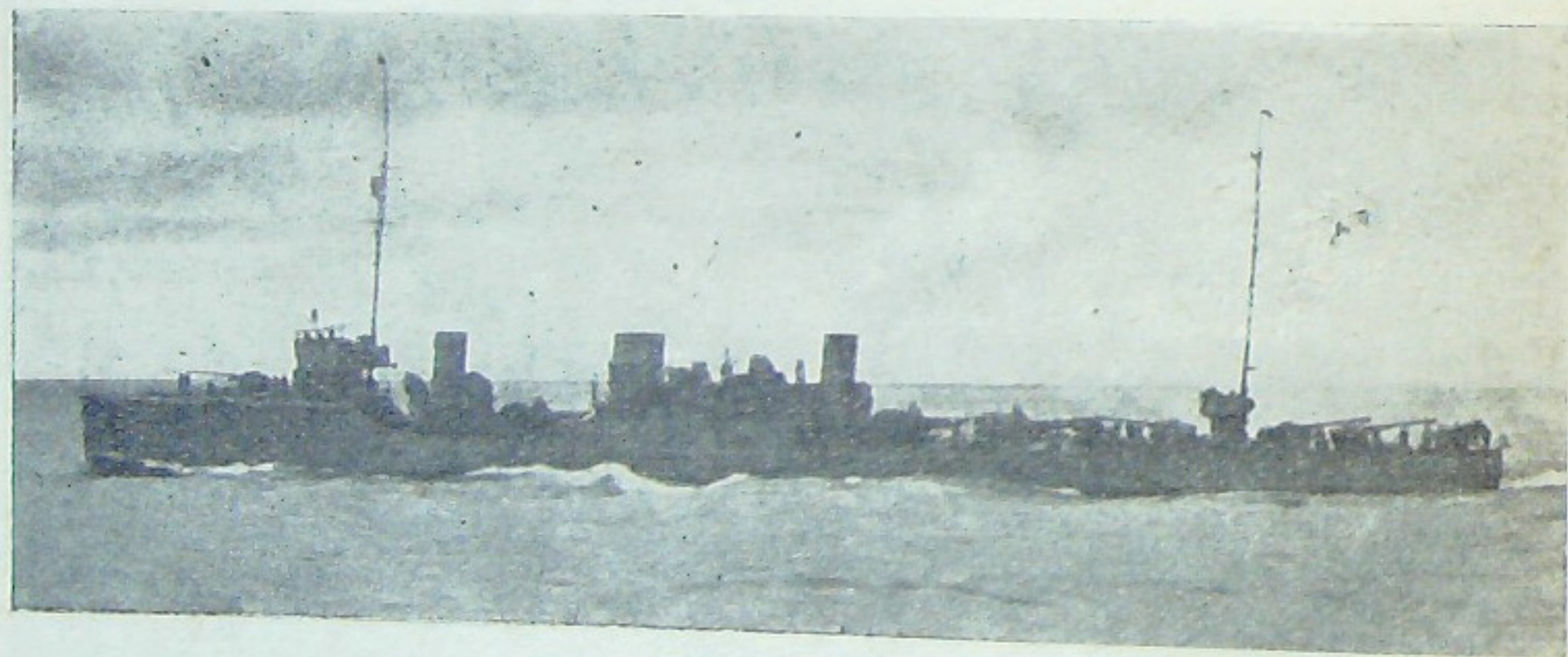
Канонерская лодка Красное Знамя.



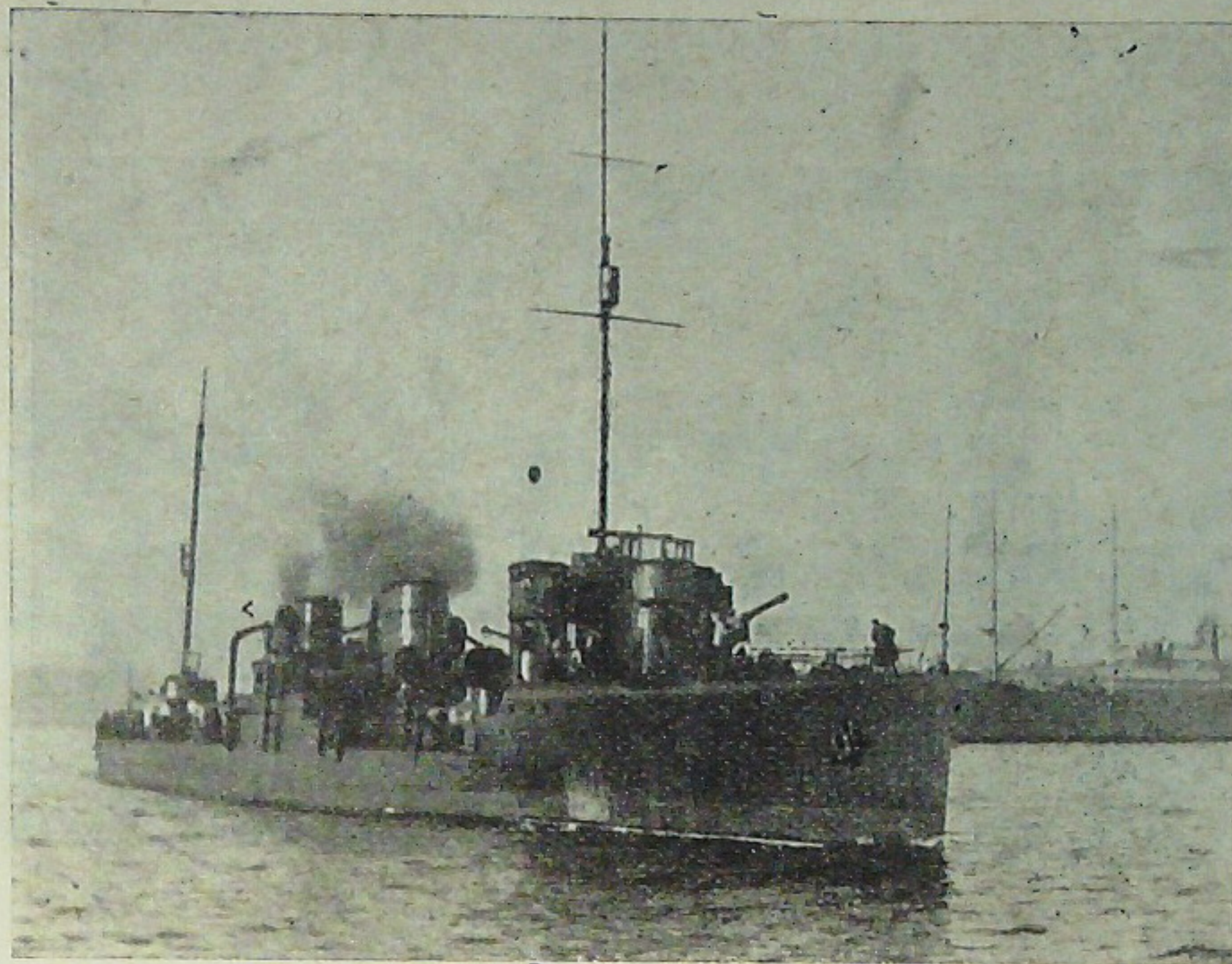
Канонерская лодка Красная Звезда.



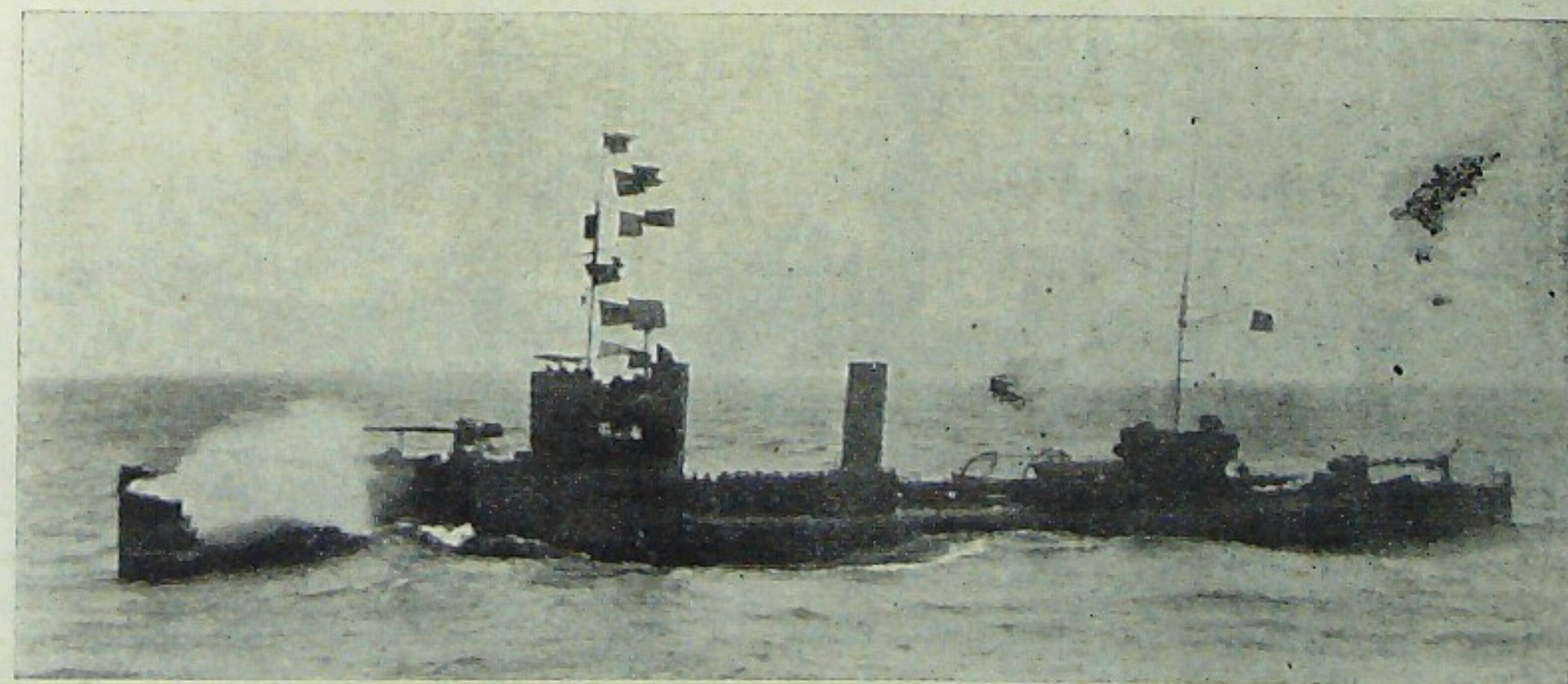
Эскадренный миноносец типа Карл Маркс.



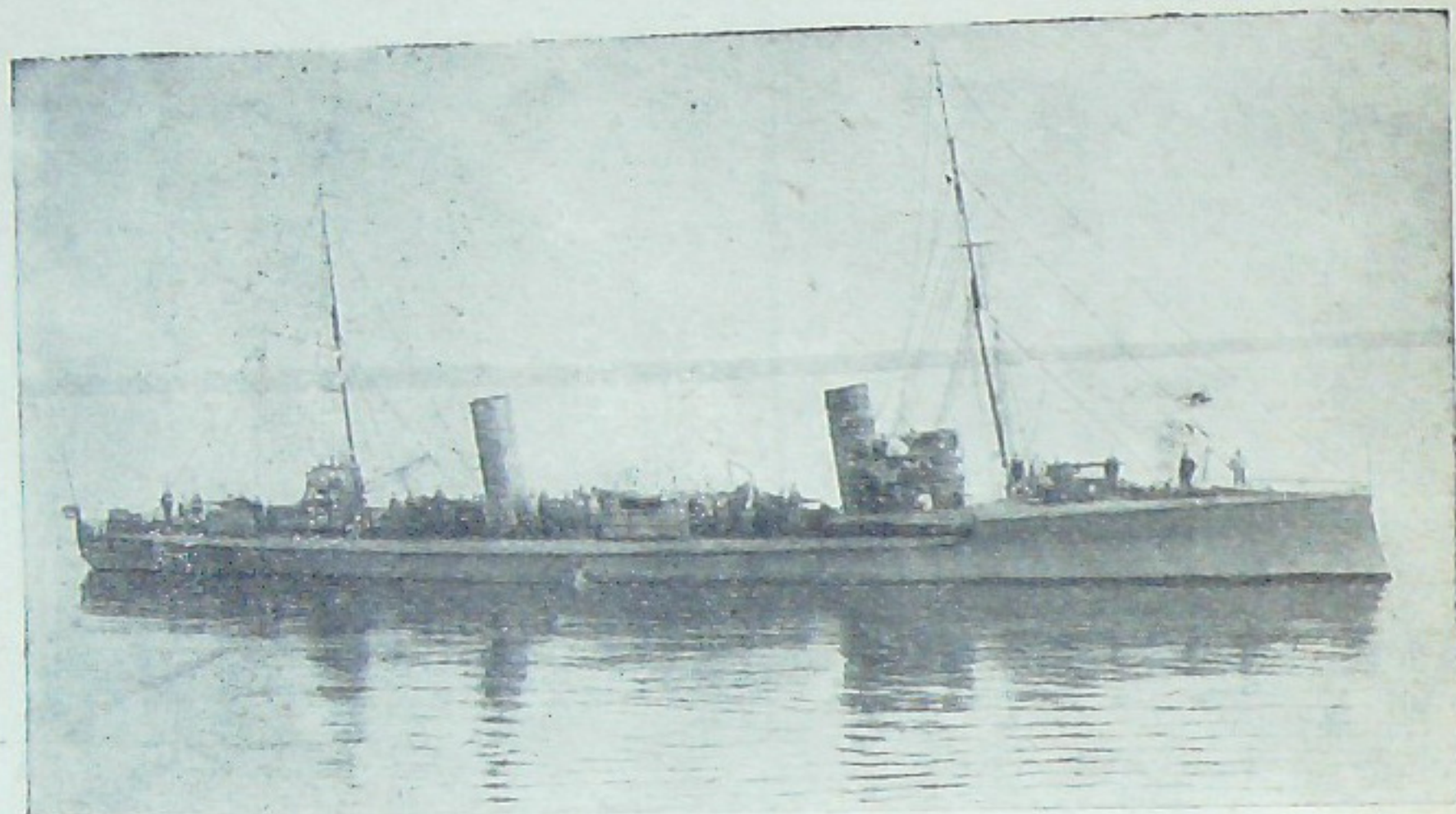
Эскадренный миноносец типа Ленин.



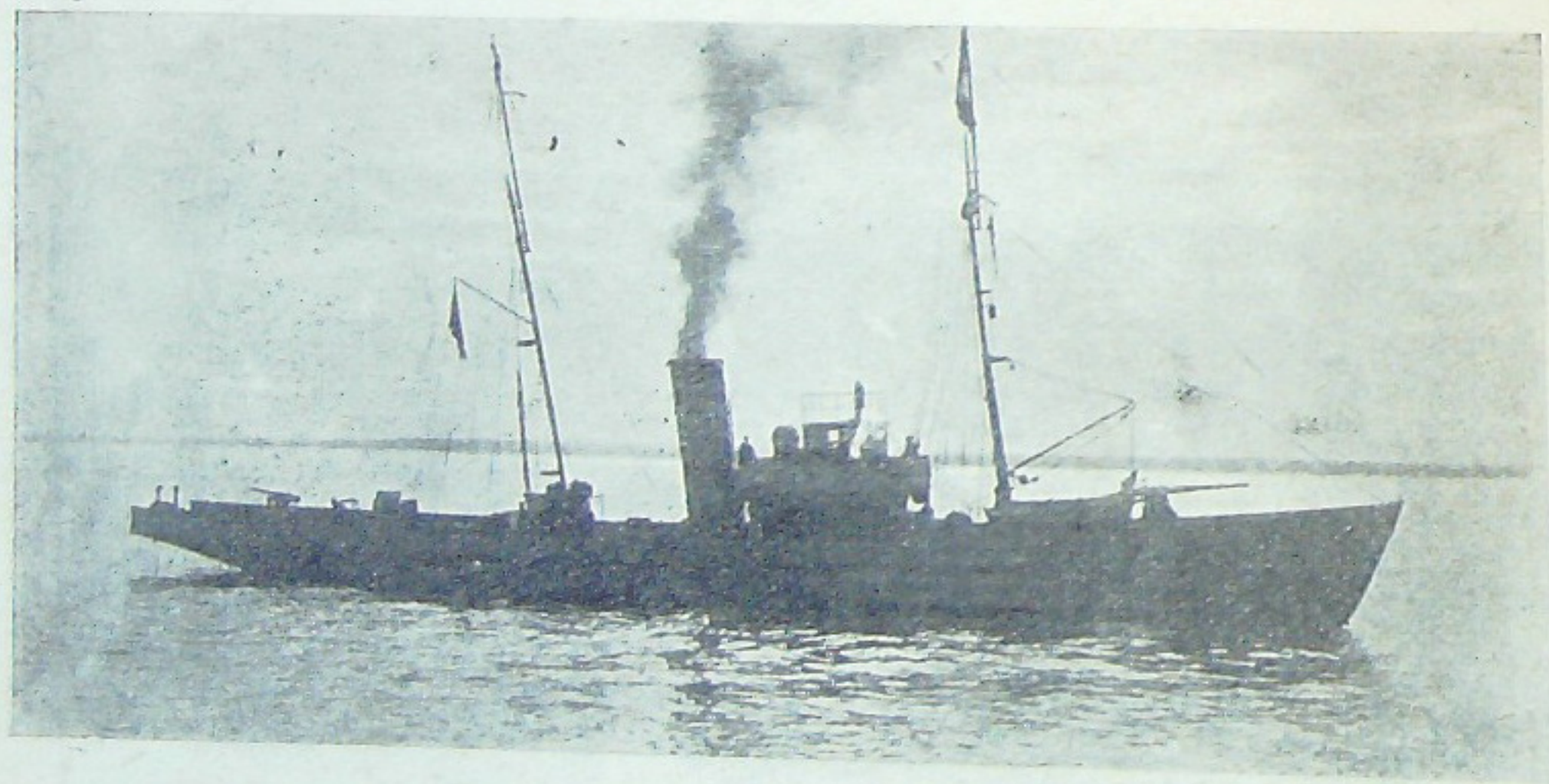
Эскадренный миноносец типа Володарский.



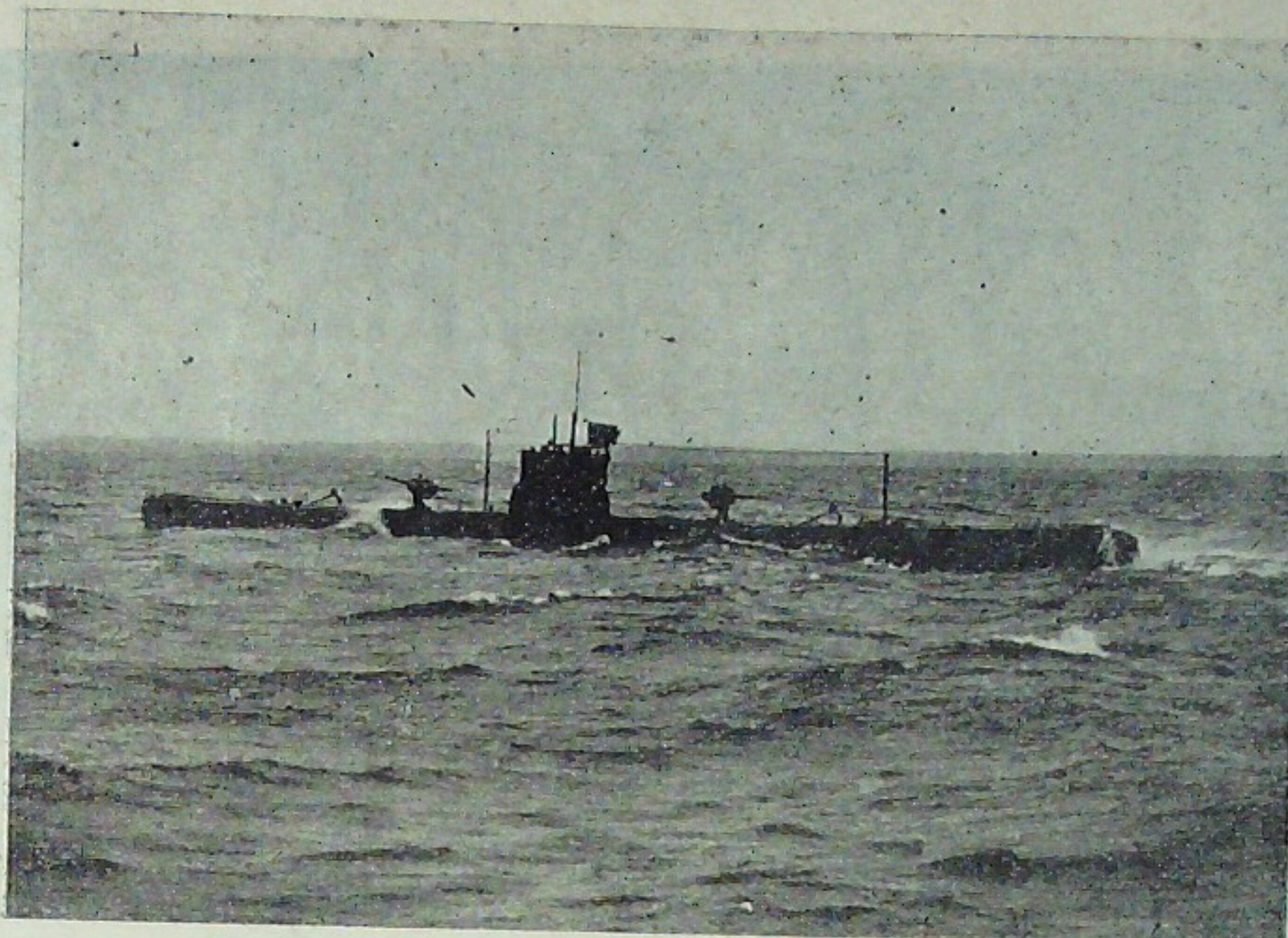
Миноносец типа Железняков.



Тральщик типа Жемчужный.



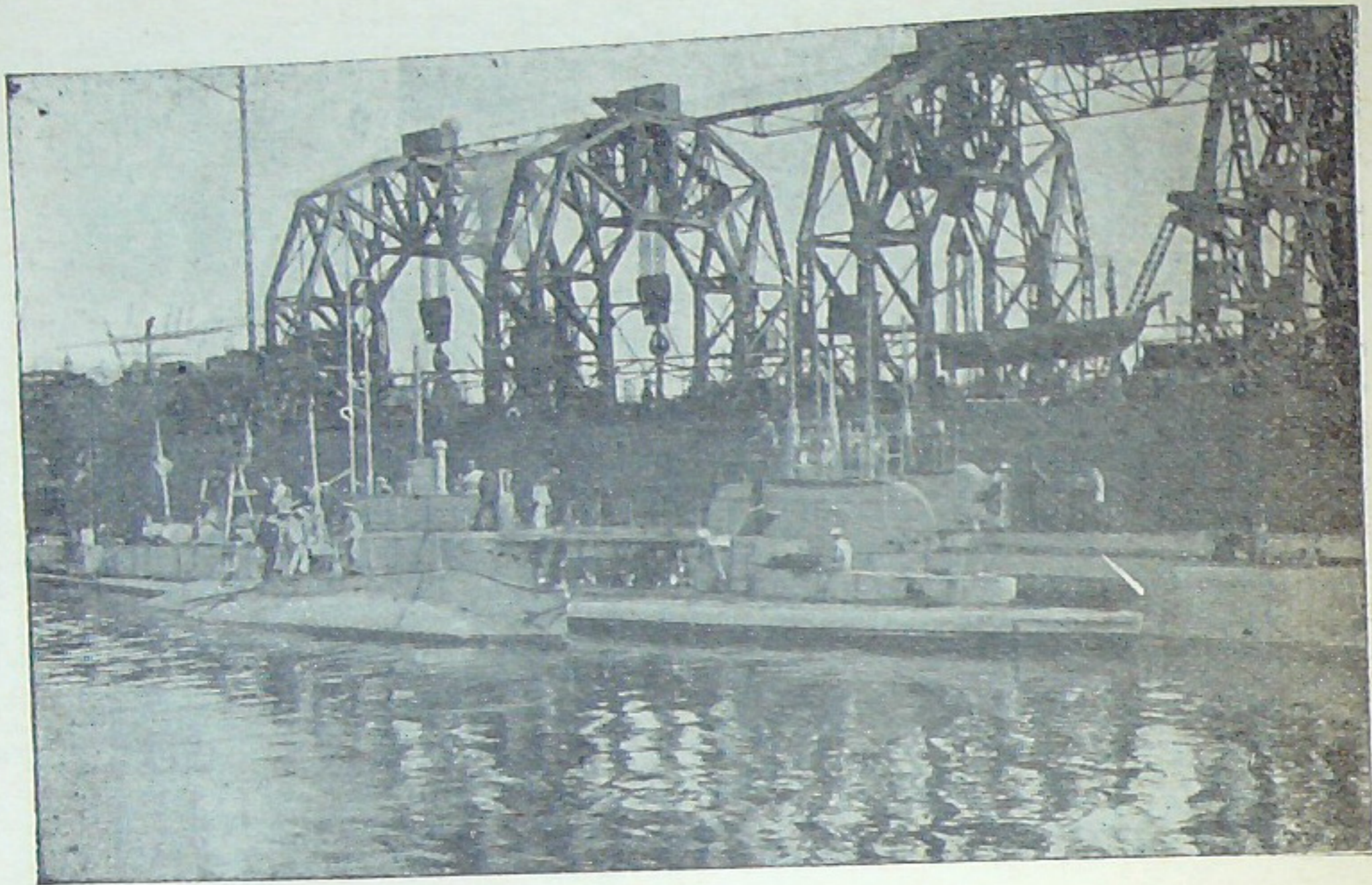
Тральщик типа Запал.



Подводная лодка.



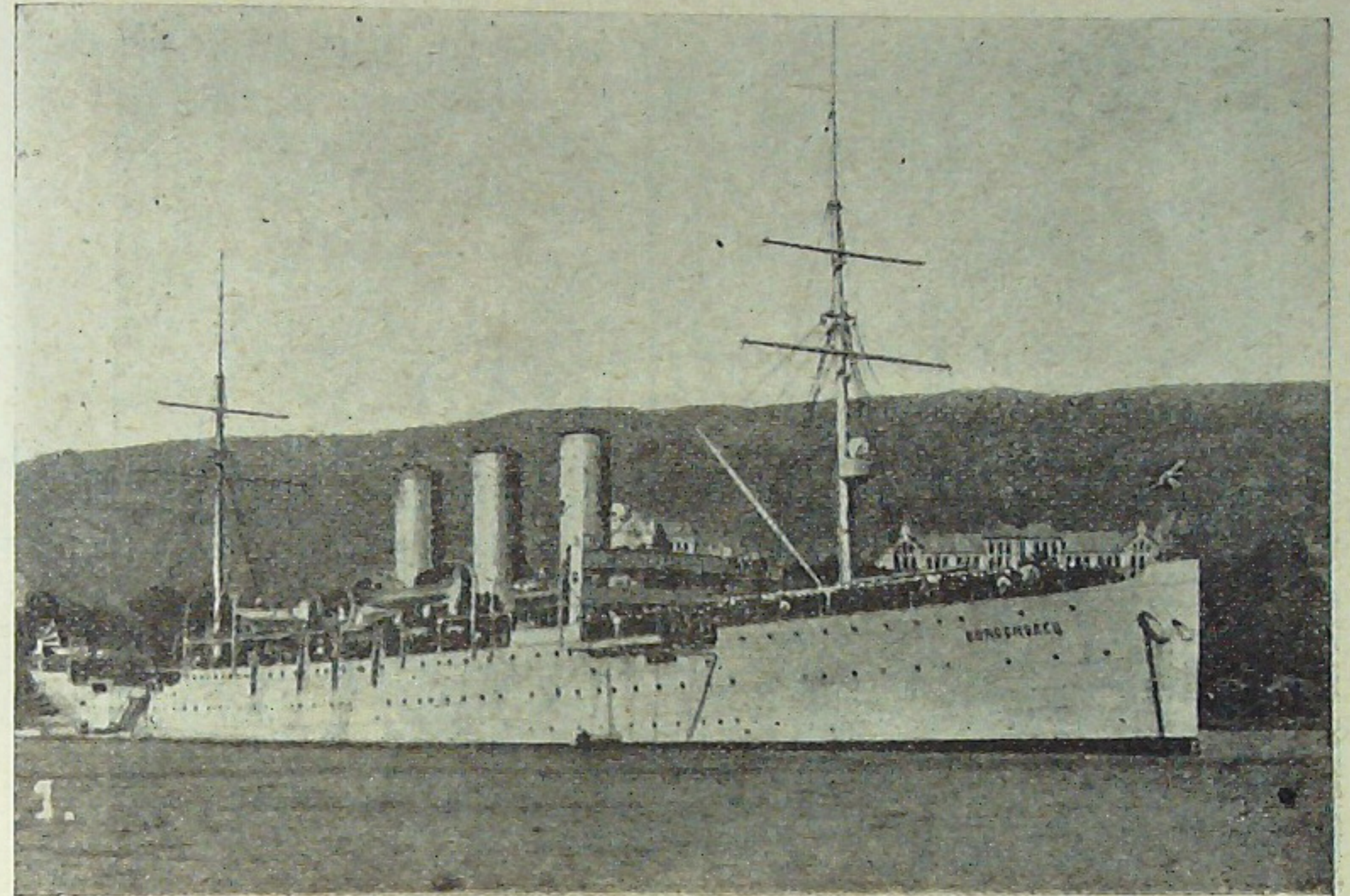
Матка гоолодок Смольный и дивизион подлодок.



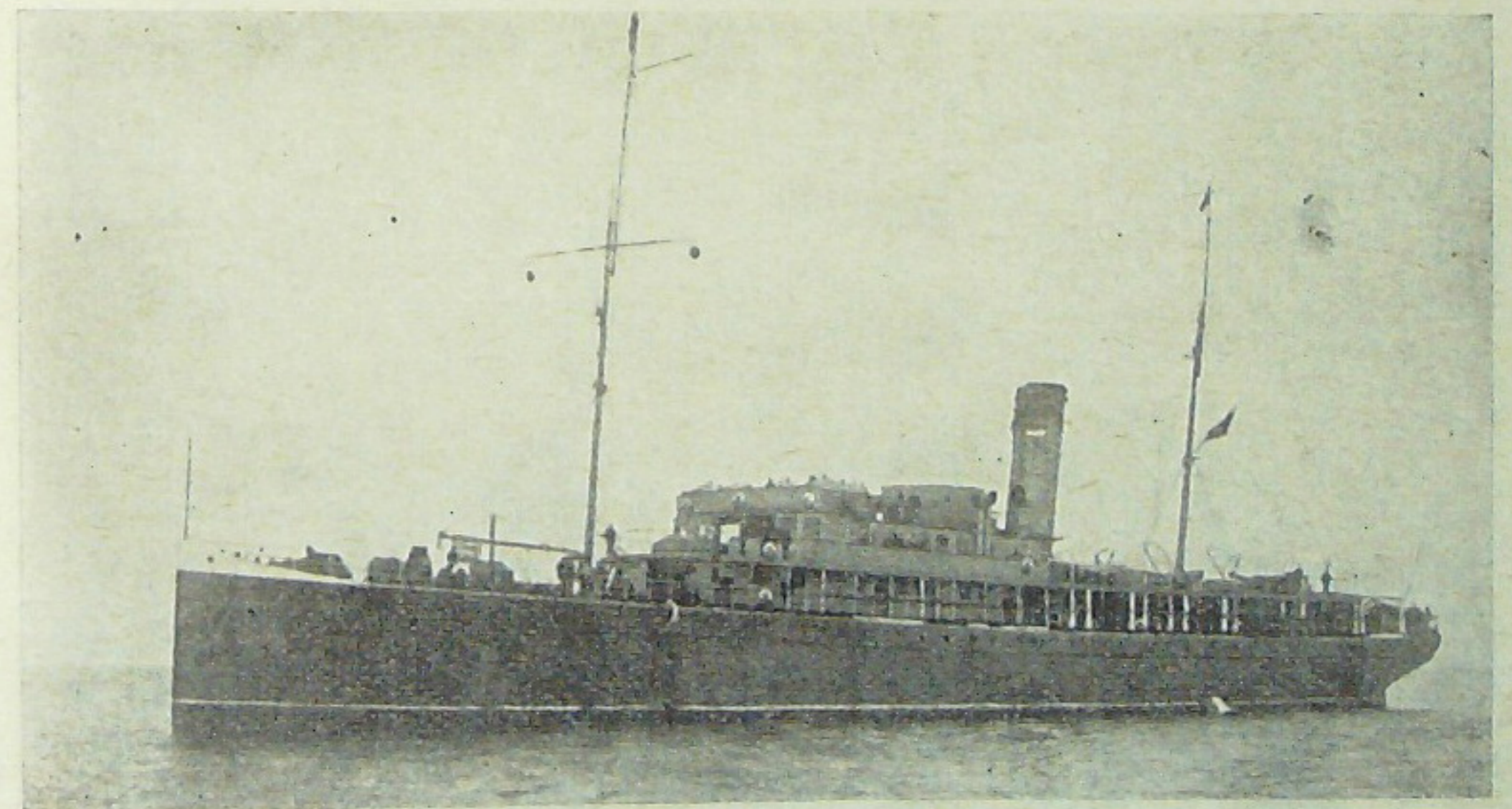
Спасательное судно для подводок Коммуна.



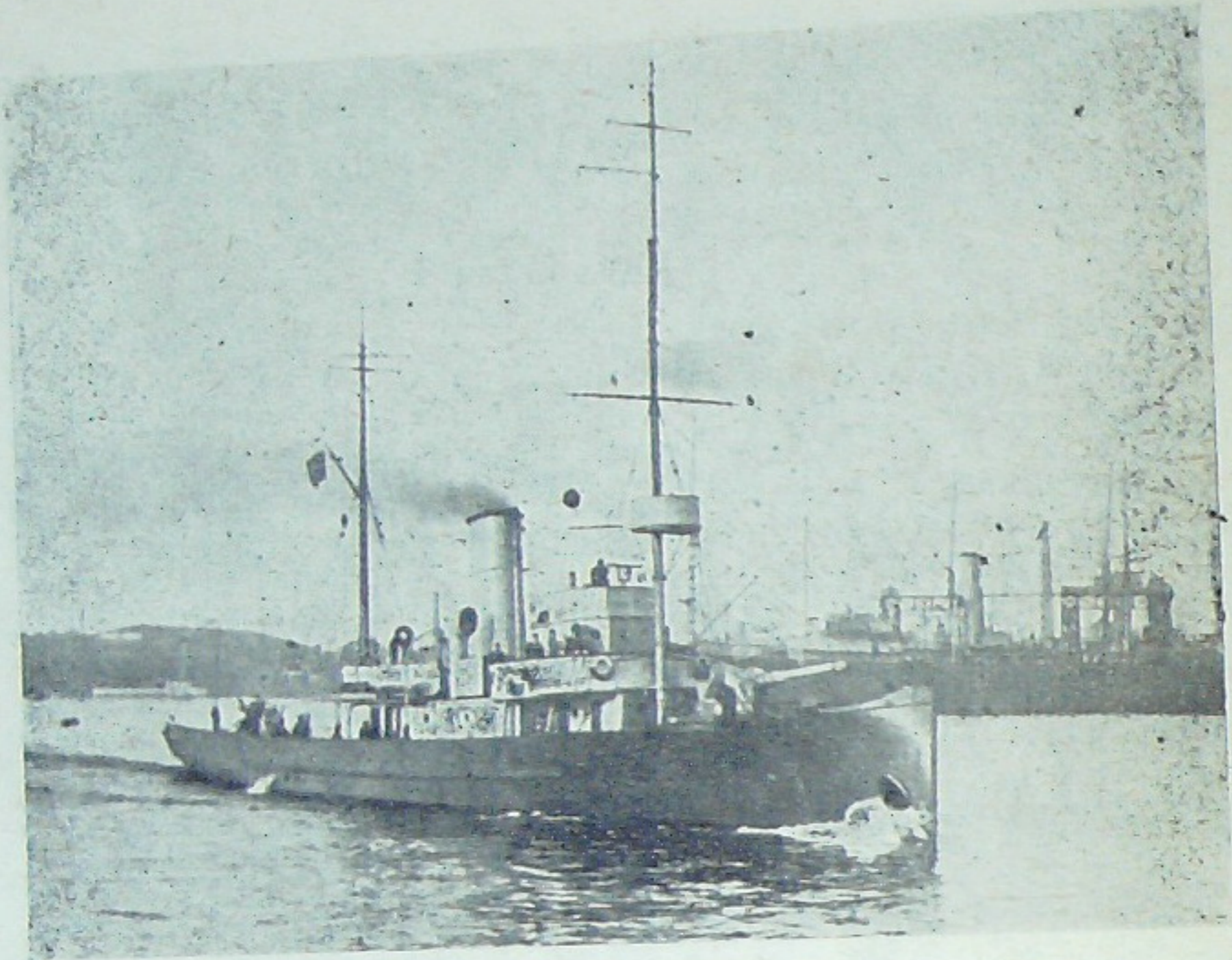
Минный заградитель 9-е января.



Учебное судно Комсомолец.

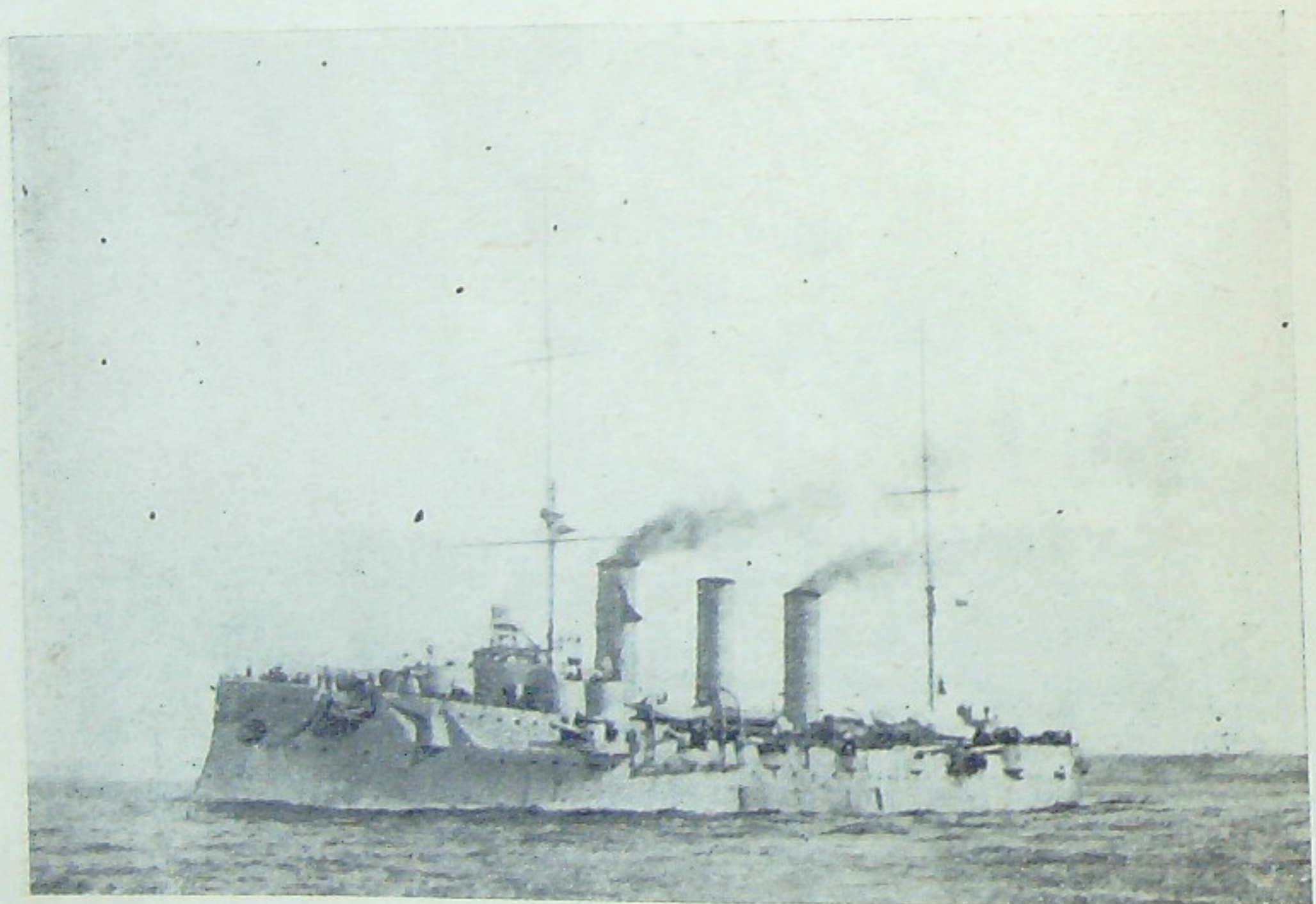


Посыльное судно Кречет.

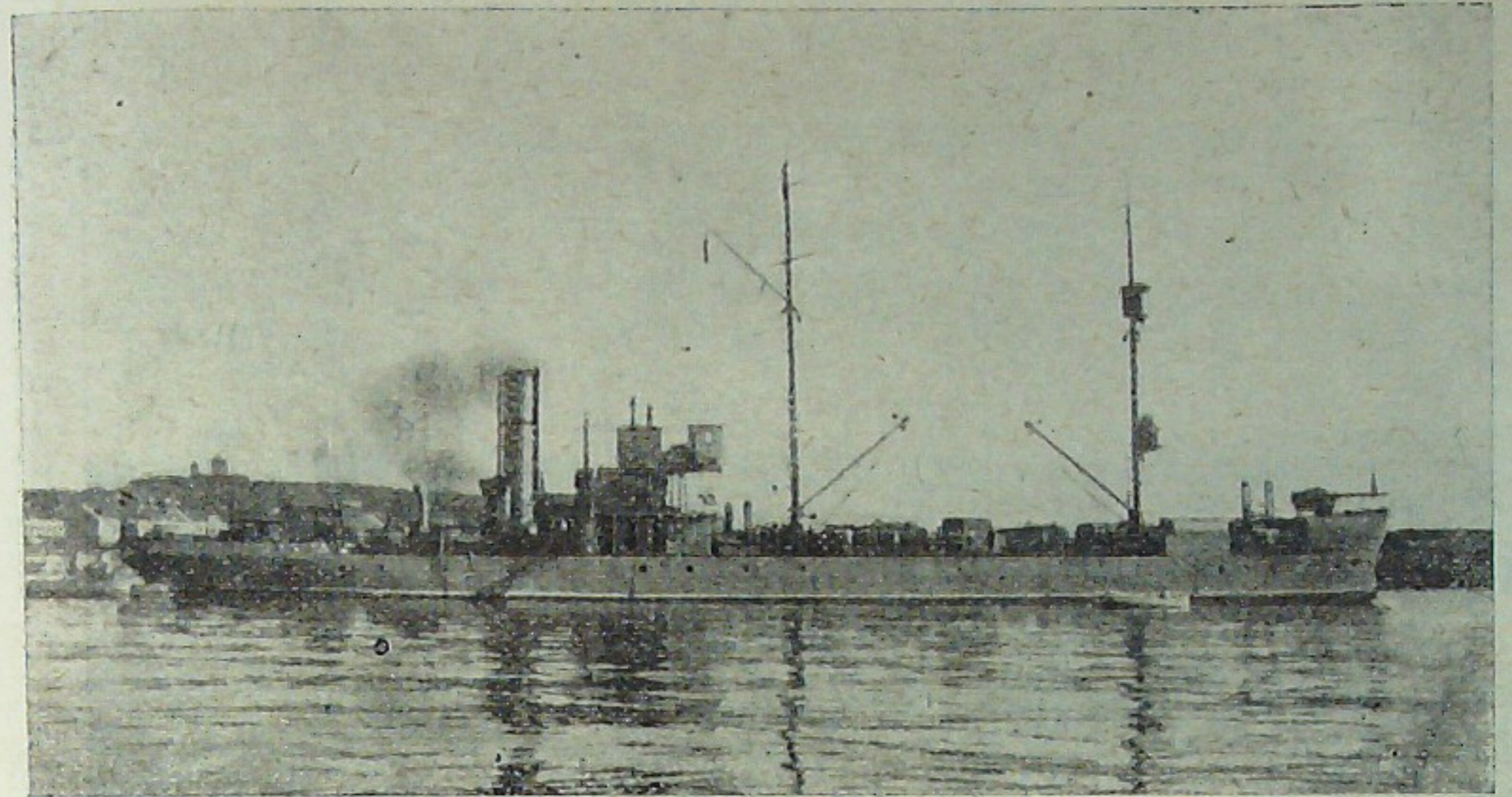


Сторожевое судно типа Коршун.

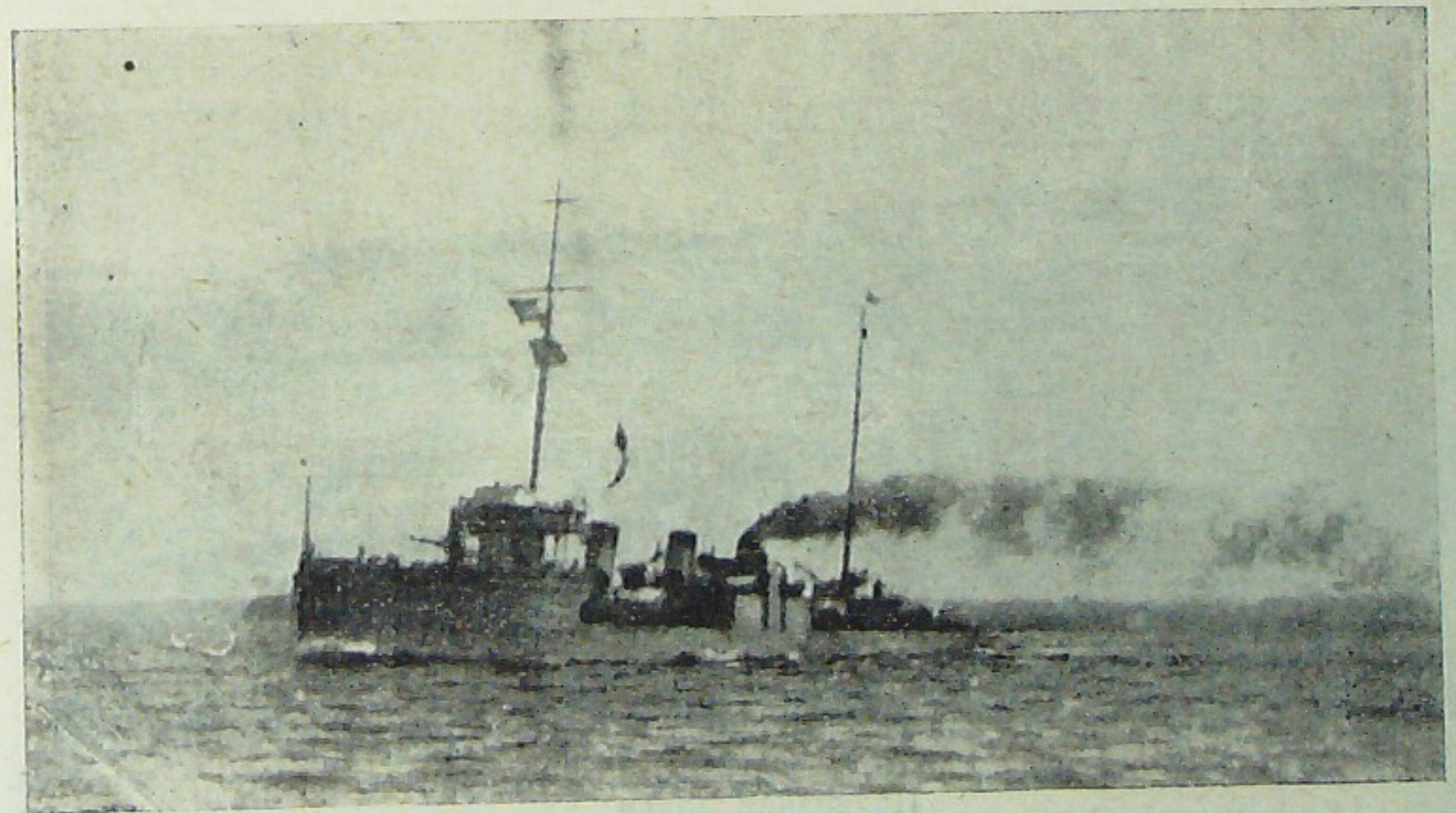
Черное море.



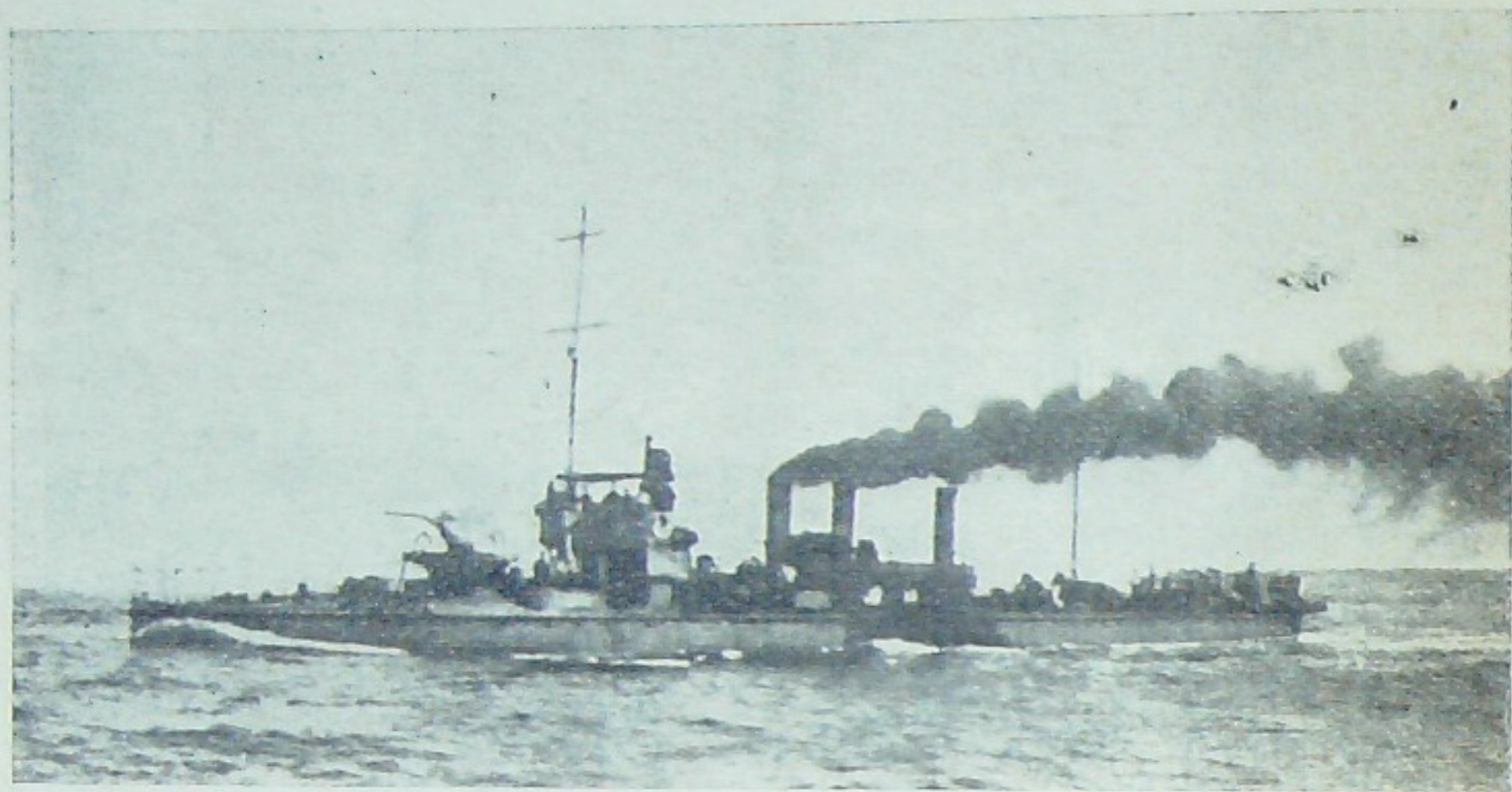
Крейсер Коминтерн.



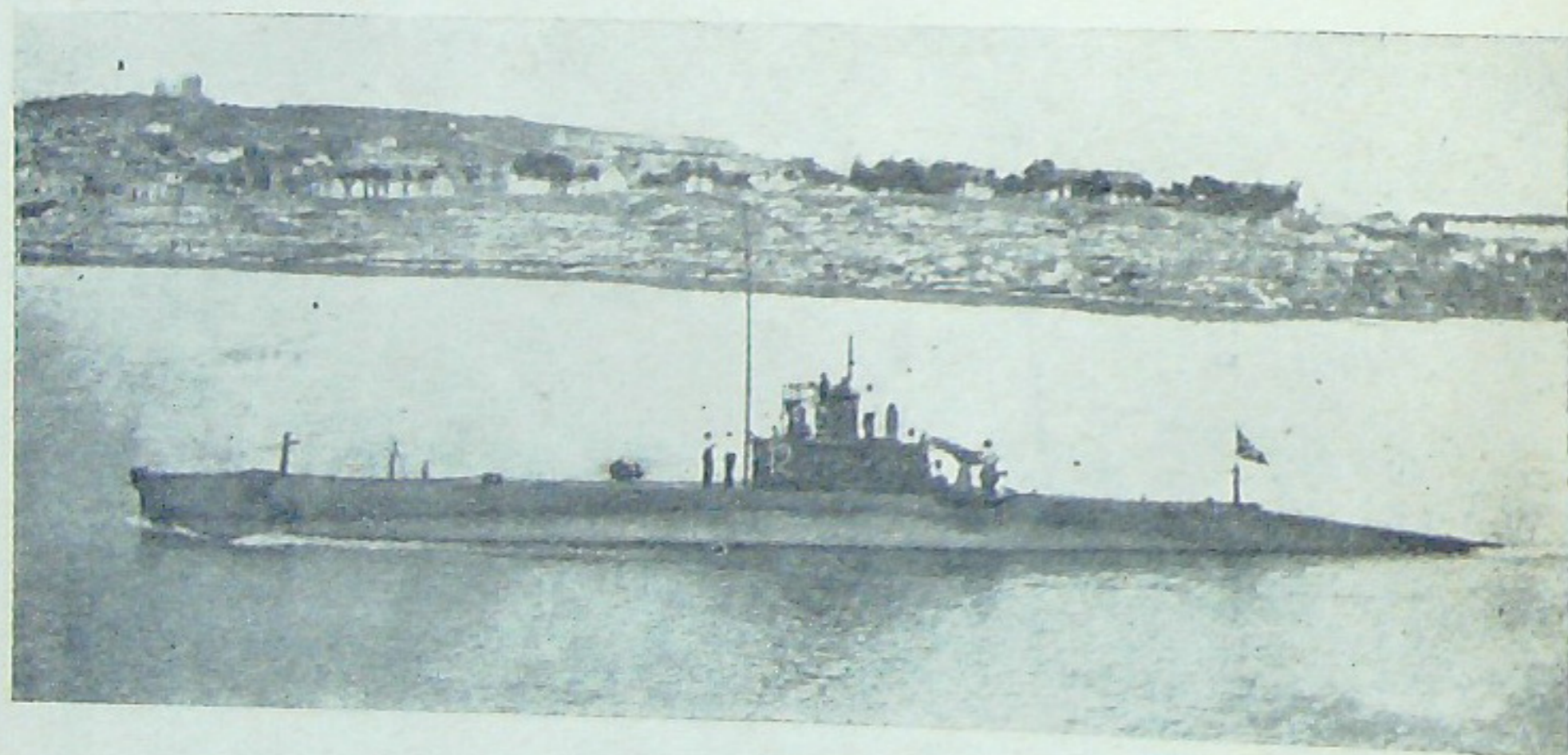
Канонерская лодка типа Красная Абхазия.



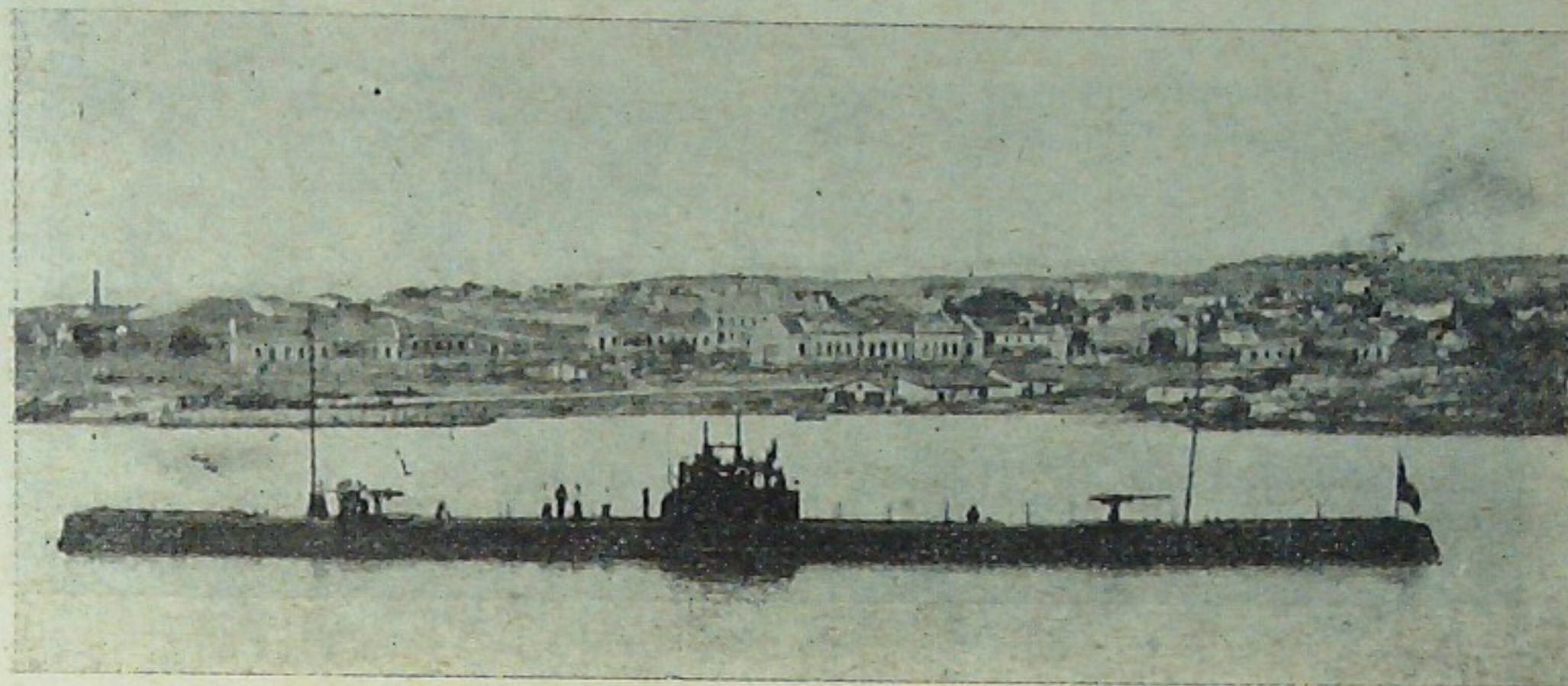
Эскадренный миноносец Незаможный.



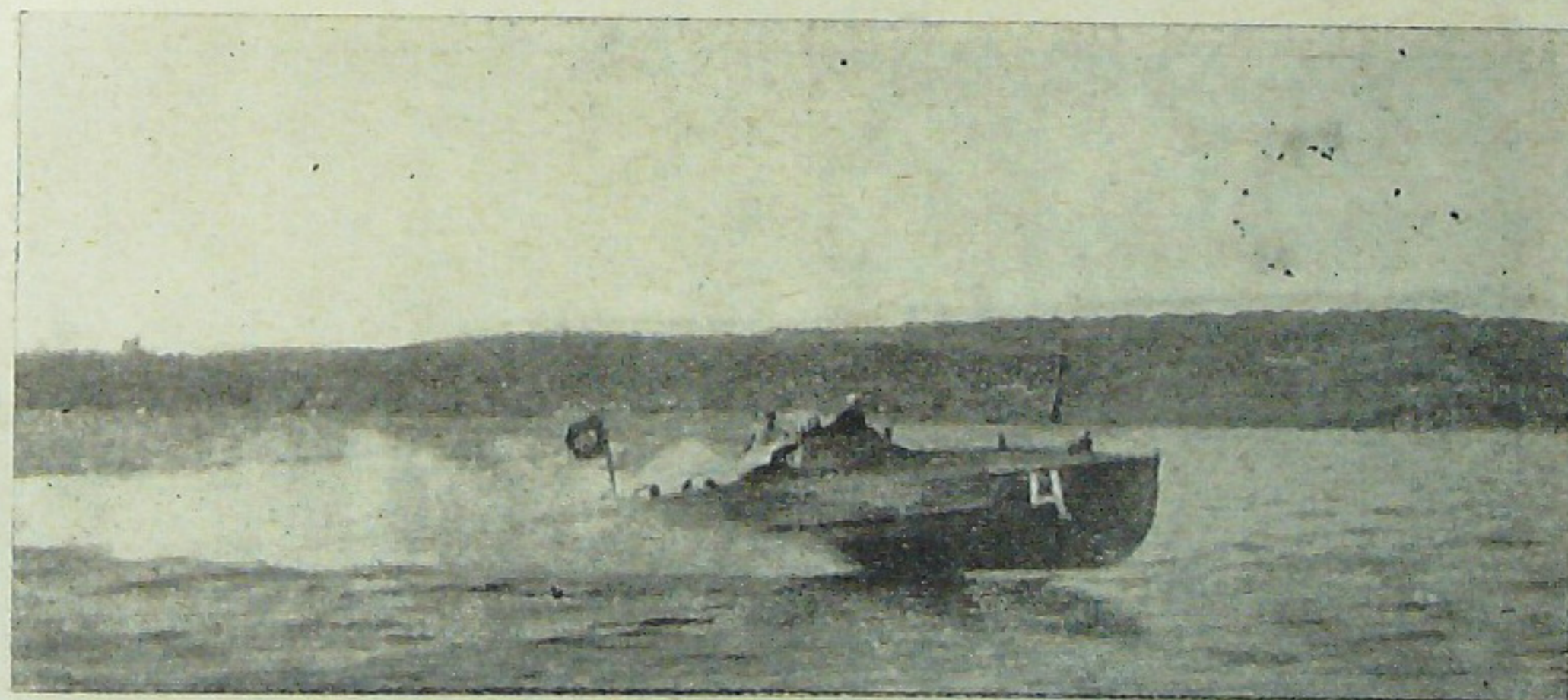
☞ Миноносец типа Лейтенант Шмидт.



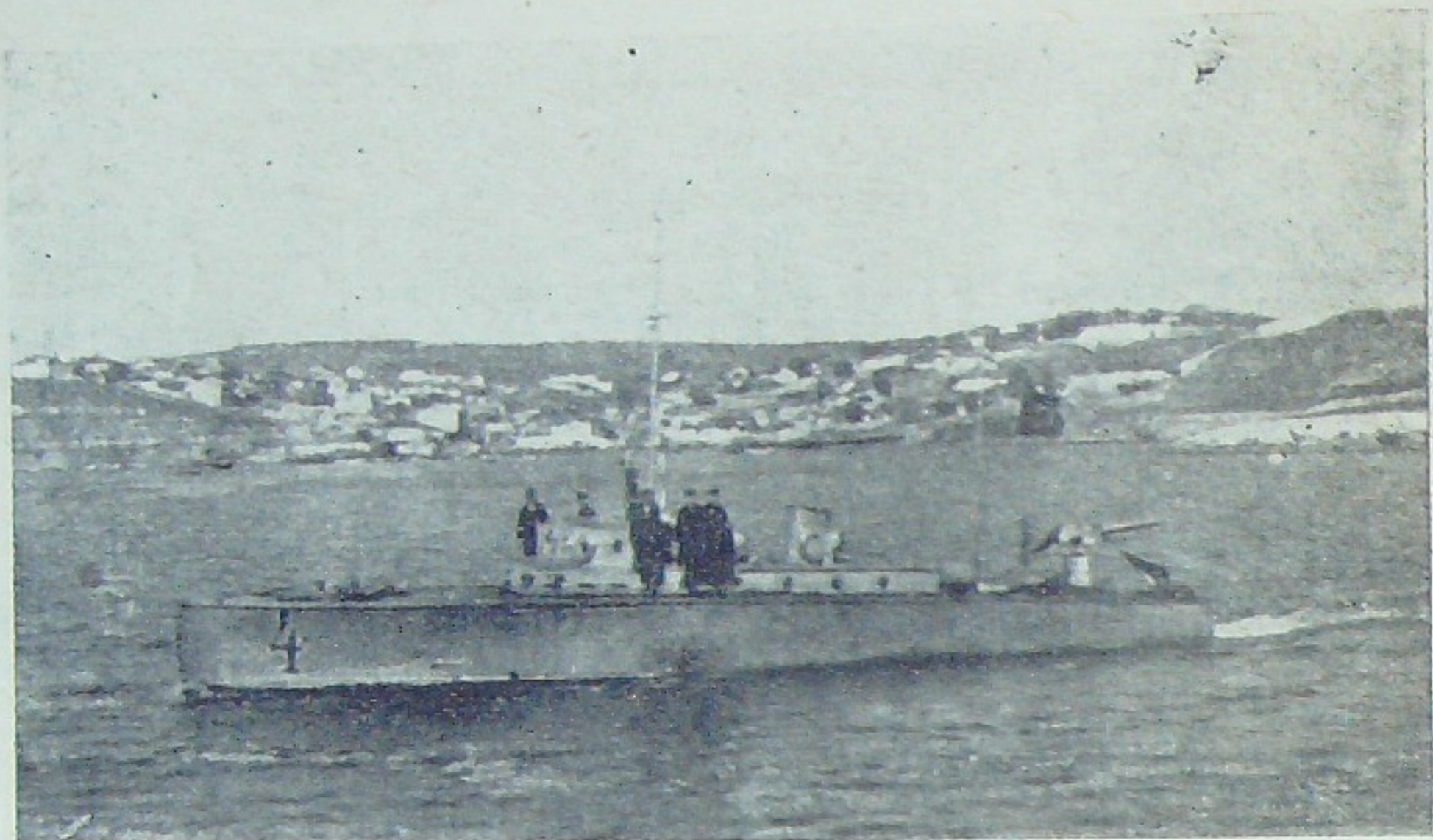
Подводная лодка.



Подводная лодка.

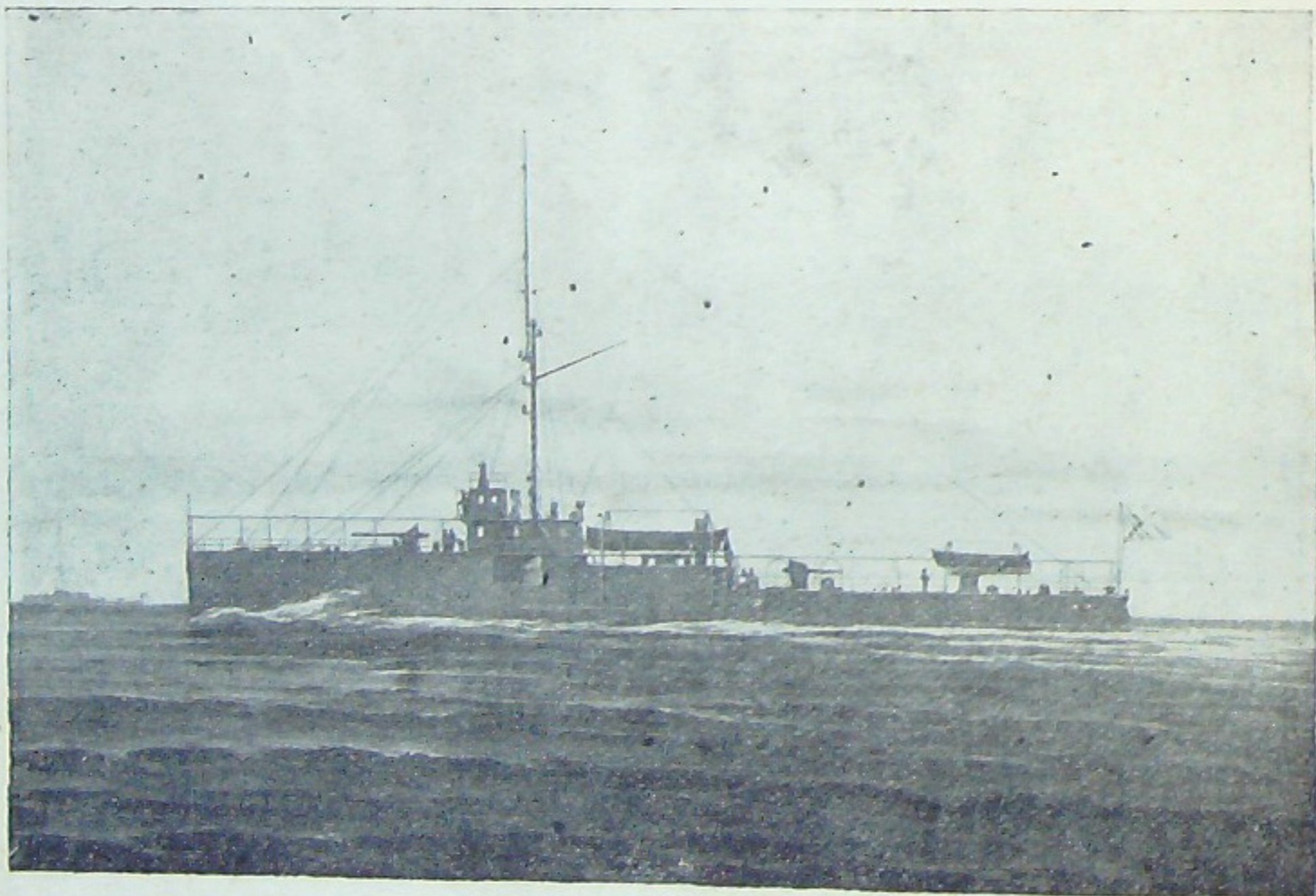


Минный катер.

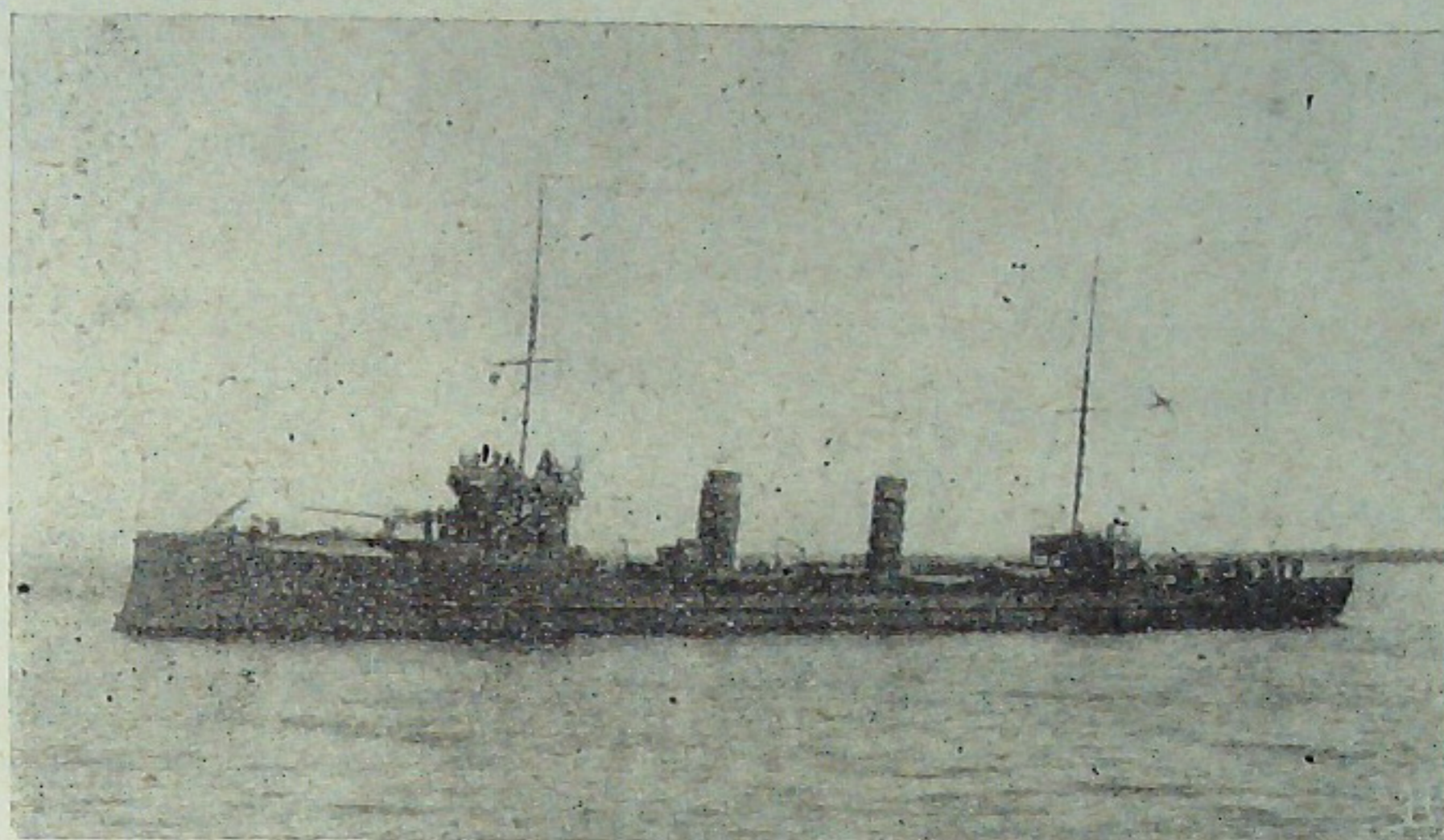


Сторожевой катер.

Каспийское море.

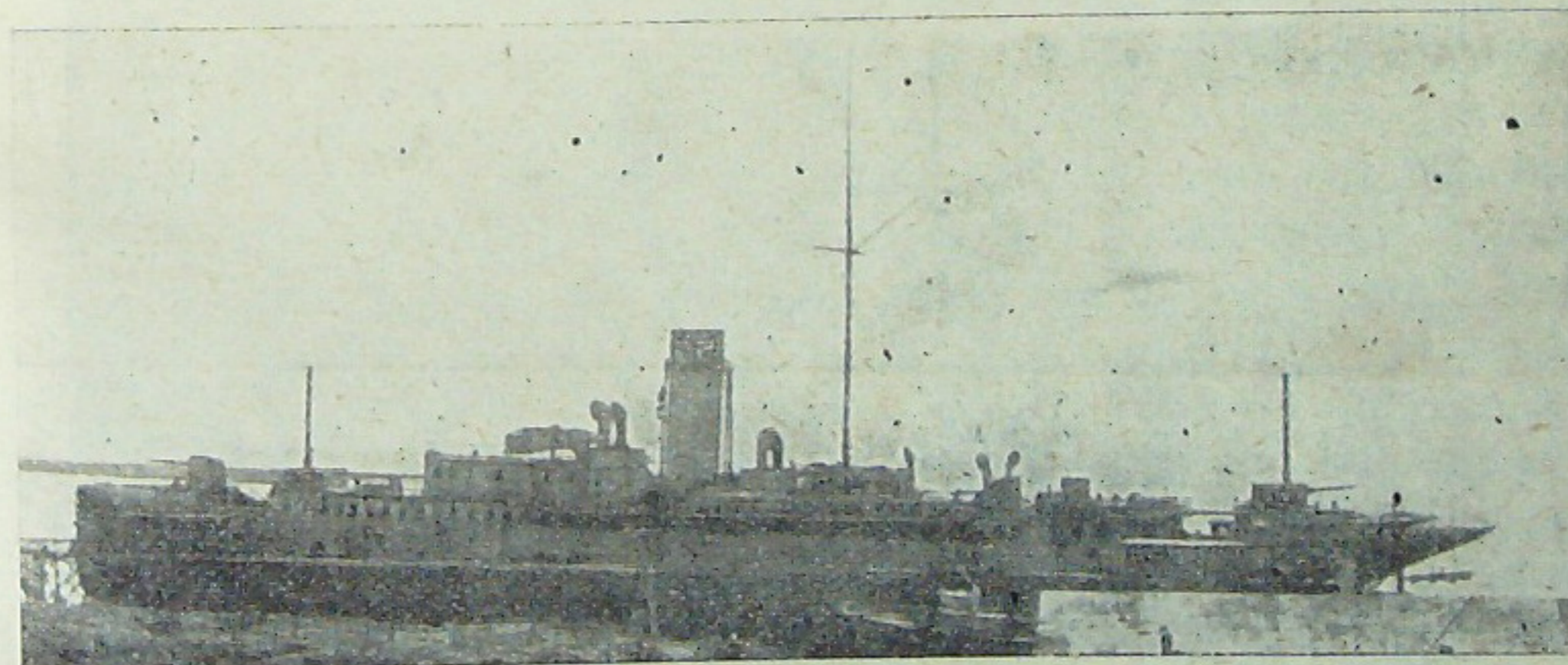


Канлодка типа Ленин.

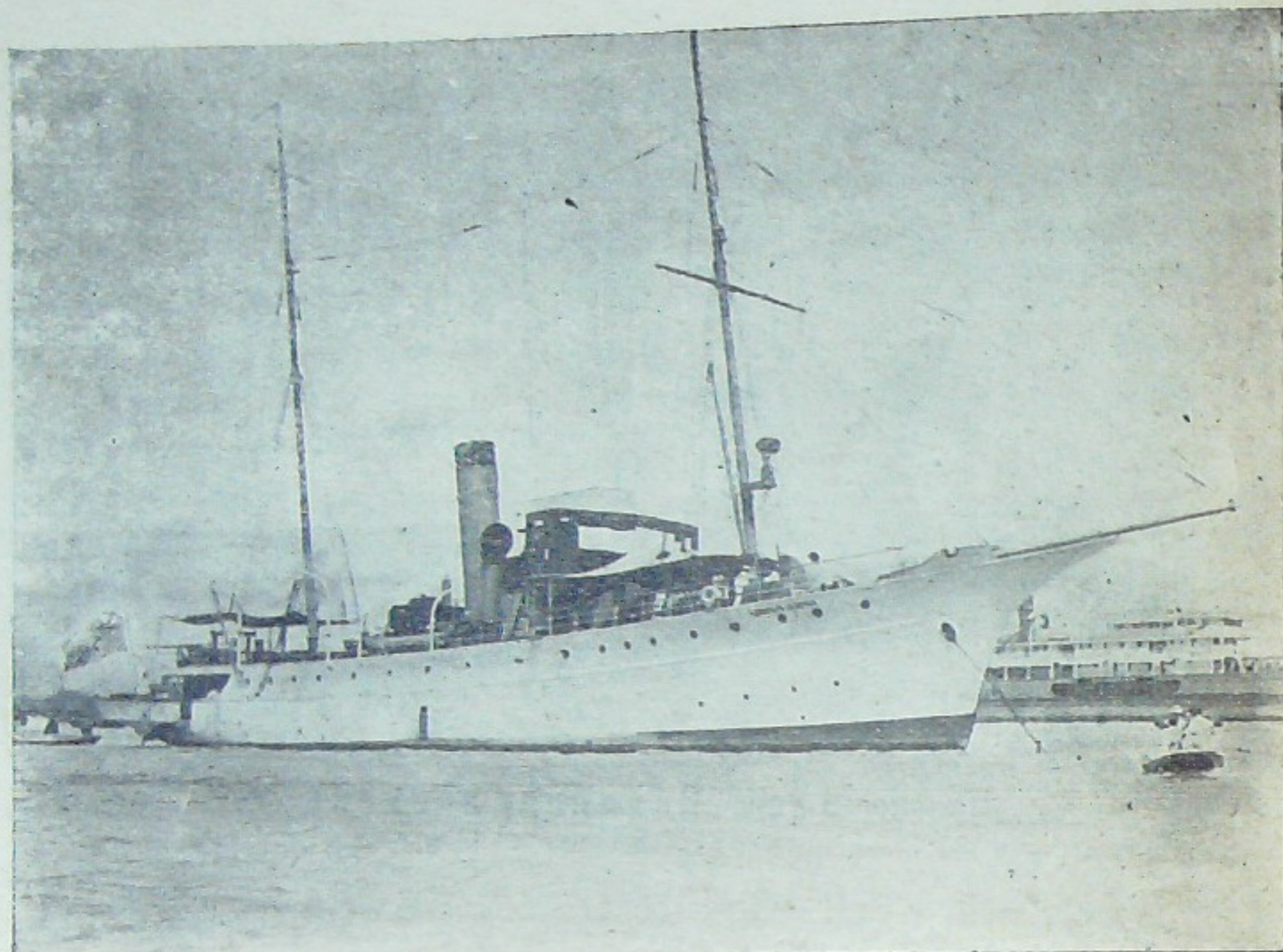


Миноносец типа Бакинский Рабочий.

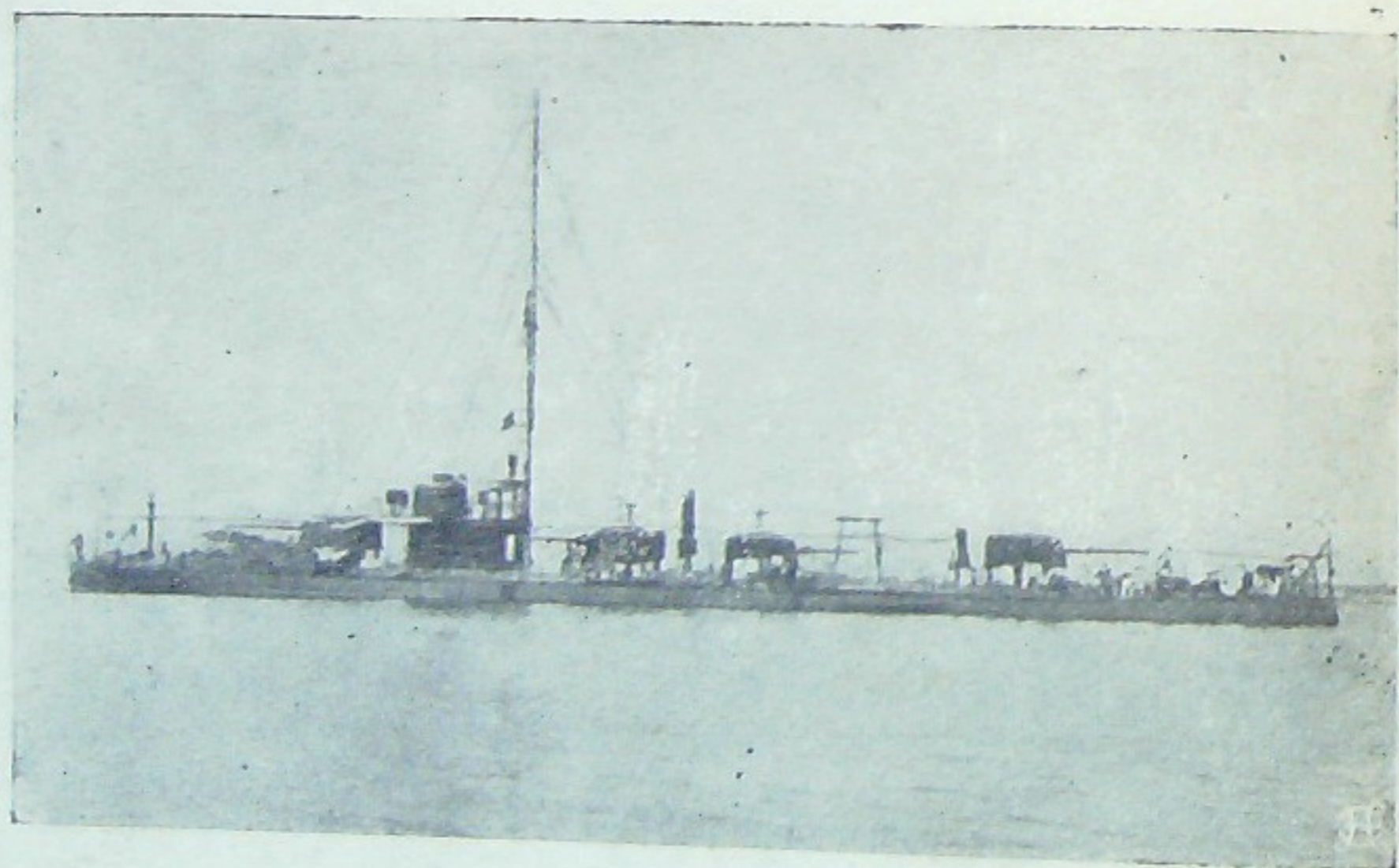
Дальний Восток.



Сторожевой корабль Ворожский.



Сторожевой корабль Красный Вимпел.



Канлодка типа Ленин.

I.

Классы и типы военных судов.

Война на море существует почти с тех же пор, как человек научился строить суда; за эти долгие годы вполне выработался ряд разновидностей военных судов. Каждая из них предназначается для вполне определенных боевых задач и операций. Эти разновидности носят наименование «классов» военных судов. Главнейшие классы военных судов следующие: линейный корабль, линейный крейсер, авио-матка, легкий крейсер¹⁾, эскадренный миноносец, подводная лодка, суда особого назначения — заградитель (минный и сетевой), тральщик, канонерская лодка, броненосец береговой обороны, монитор и т. д. В дальнейшем мы разберем назначение и наиболее характерные признаки главнейших классов судов и увидим, что они одинаковы для всех флотов и что целесообразно созданный флот должен включать в свой состав все эти классы; отсутствие какого-либо из них в составе флота уже является существенным недостатком и составляет слабое его место. Но кроме того, мы увидим, что в разных флотах суда одного и того же класса не вполне похожи друг на друга, да и в том же самом флоте наблюдаются довольно существенные различия между построенными в разное время судами того же класса; напр., английский линейный корабль отличается от итальянского, а в том же английском флоте более старый линейный корабль не вполне похож на более новый. Эти разновидности одного и того же класса военных судов называются «типами» и существуют по следующим причинам: в первом примере, одно государство богаче другого и, поэтому, может позволить себе строить более дорогие и лучшие суда, а, кроме того, одному государству нужно, чтобы его корабль действовал бы на широких водных пространствах, другому —

¹⁾ Наименование «легкий» крейсер было введено англичанами; в текущем году английское адмиралтейство (английское морское ведомство) переименовало «легкие крейсера» с водоизмещением большим 7000 тонн — в крейсера, в виду чего в дальнейшем изложении мы придерживаемся новой терминологии.

наоборот — вблизи своих берегов; во втором примере, появление различных типов объясняется развитием техники, введением разных новых усовершенствований и т. п. Таким образом, число классов военных судов вполне точно определенное и немногочисленное, типов же может быть великое множество. Говорят, например, линейный корабль типа *Марат*, или эскадренный миноносец типа *Новик*; здесь наименование *Марат* и *Новик* вполне точно определяют, какие суда класса линейных кораблей и класса эскадренных миноносцев мы имеем в виду.

Подразделение морской силы на вышеуказанные классы существовало еще до мировой войны, и боевой опыт последней вполне подтвердил целесообразность этого подразделения.

После-военное развитие (эволюция) морской силы выразилось в усилении тактических элементов отдельных классов судов, т. е. в увеличении калибра артиллерии, усилении бронирования, увеличении скорости хода, защиты судов от подводных взрывов и от опасности с воздуха и т. п. Все это повлекло за собою рост самого судна, т. е. рост его водоизмещения¹⁾, а вместе с тем и рост стоимости их постройки. Непомерные расходы, связанные с развитием морского могущества, заставили главнейшие морские державы заключить особый договор (Вашингтонское соглашение, о котором будет сказано ниже), ограничивающий размеры и число военных судов тех держав, которые участвовали в соглашении.

В дальнейшем разборе мы будем иметь в виду лишь последние типы отдельных классов судов, не касаясь исторического их развития, что завело бы нас слишком далеко.

Линейные корабли (линкоры).

Линейные корабли — класс судов, предназначенный для выполнения основной задачи главной части флота — морского боя; поэтому линейный корабль должен соединять в себе максимум наступательных и оборонительных качеств, подобно с современными достижениями техники.

Наступательные средства линейного корабля состоят из артиллерийского и торпедного вооружений, оборонительные —

¹⁾ Водоизмещением называется вес вытесненной судном воды, т. е. вес самого судна. Величина водоизмещения дает нам понятие о размерах судна. Водоизмещение выражается в тоннах (одна тонна = 62 пуд.). Напр., водоизмещение лин. кор. *Марат* равно 23000 тонн, что означает, что лин. кор. *Марат* весит 23000×62 пуд. = 1.426.000 пудов.

из бронирования и противоминной защиты, обеспечивающих живучесть корабля, т. е. способность его сражаться в поврежденном состоянии. Характерным признаком современных линейных кораблей является установка на них крупной артиллерии единого калибра: если, напр., данный корабль снабжен двенадцатидюймовыми орудиями, то все крупные орудия на нем именно этого калибра. До русско-японской войны на линкорах всегда устанавливали крупную артиллерию двух калибров, напр. 4 — 12" ¹⁾ и 12 — 8" или 4 — 12" и 12 — 6".

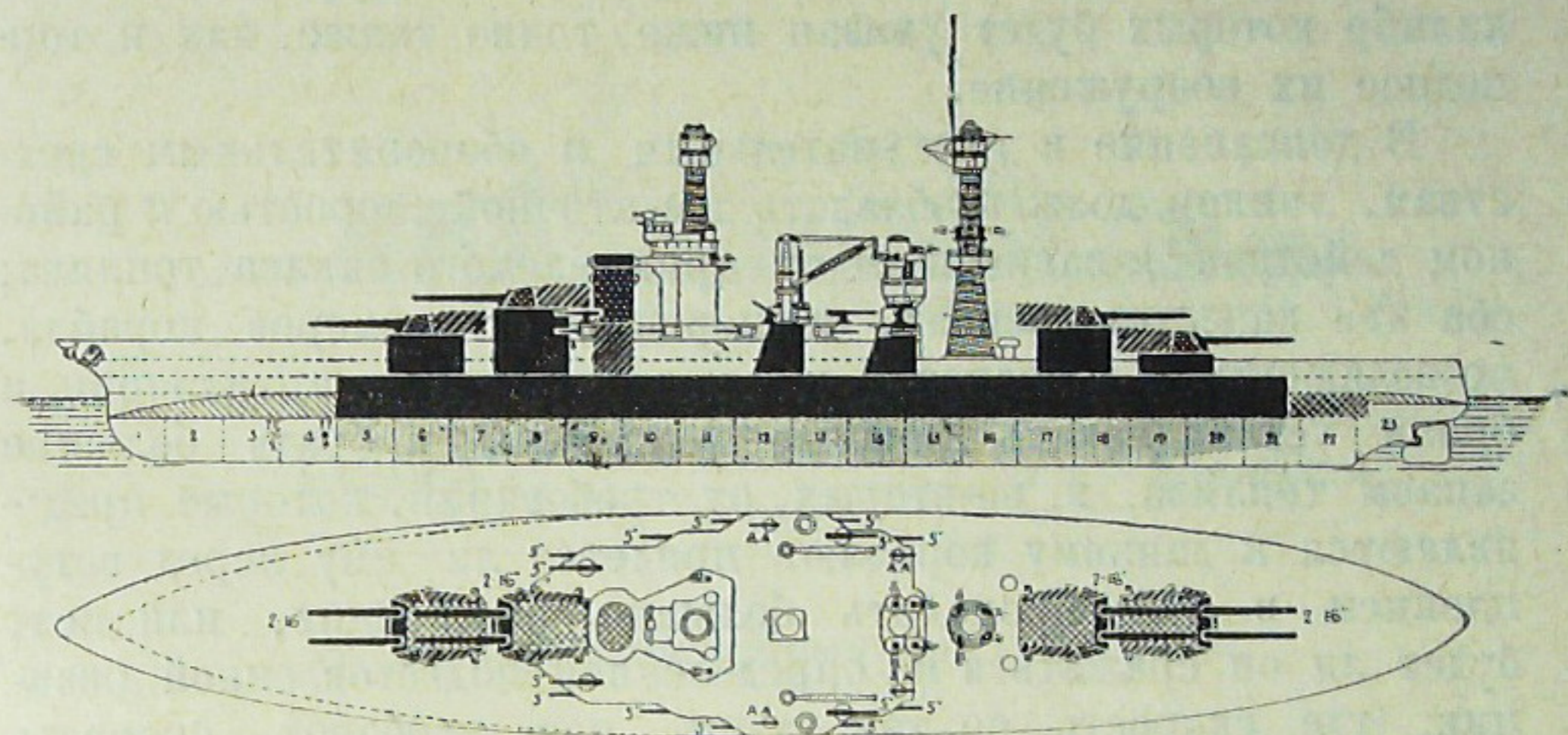


Рис. 1. Чертеж американского линкора Мэриленд.

Родоначальником современных линкоров с единым крупным калибром был английский линкор *Дредноут*, спущенный на воду в 1906 г.; имя его приобрело нарицательный характер и им обычно обозначаются линкоры последней эпохи (линкоры с артиллерией свыше 12" калибра иногда называются супердредноутами, сверх дредноутами).

Во время мировой войны в состав воевавших флотов входили линкоры, из которых наиболее мощные имели 15" артиллерию и были защищены 13" броней. Опыт войны потребовал дальнейшего увеличения калибра артиллерии и усиления бронирования, и в конце войны были заложены японские

¹⁾ Для обозначения числа орудий и их калибра в военно-морских научных трудах приняты следующие обозначения: 12 — 12"/₅₂ — означает — 12 двенадцатидюймовых орудий длиной в 52 калибра; последнее обозначение, т. е. длина в 52 калибра, указывает, что орудие имеет длину, равную его калибру, т. е. 12 дюймам, умноженным на 52. В дальнейшем мы будем приводить калибр орудий в сантиметрах, а в скобках — в дюймах, напр. 30,5 сан. (12"), что означает орудие, диаметр внутреннего канала которого равен 30½ сант., т. е. 12 дюймам (12"); бронирование будем указывать в миллиметрах и в дюймах.

(а потом и американские) линейные корабли с 16" артиллерией и такой же броневой защитой. Дальнейшие проекты современных линейных кораблей и линейных крейсеров предусматривали введение 18" орудий, но на основании Вашингтонского соглашения пока водоизмещение всех вообще линейных судов (т.-е. линейных кораблей и линейных крейсеров) не должно превышать 35.000 тонн, а калибр крупной артиллерии — 40,6 сант. (16").

Кроме крупной артиллерии, на линкорах устанавливаются еще противоминные и противозенитные орудия, число и калибр которых будет указан ниже, точно также, как и торпедное их вооружение.

В дополнение к наступательным и оборонительным средствам, линкор должен обладать достаточной скоростью и районом действия¹⁾, зависящим от принимаемого запаса топлива; оба эти качества зависят, во-первых, от размеров корабля, позволяющих в дополнение к тяжелому грузу артиллерии и брони устанавливать мощные механизмы и брать большие запасы топлива, и, во-вторых, от требований, которые предъявляются к данному кораблю: придется ли ему перед вступлением в бой проходить большие расстояния, или нет; будет ли он сражаться на определенной подготовленной позиции, где скорость не так важна, или, наоборот, скорость хода является для него качеством первостепенной важности. В настоящее время, когда установлен высший предел водоизмещения и калибра крупной артиллерии, корабельным инженерам предоставляется задача в эти нормы вместить наилучшую защиту, наибольшую возможную скорость хода и наивыгоднейший район действия; что же касается до числа крупных орудий, то военно-морская наука в этом отношении сама кладет известный предел: признано, что для успешности стрельбы выгодно иметь не свыше восьми—десяти крупных орудий.

Весьма близко подходит к классу линейных кораблей — класс линейных крейсеров, иногда даже сливающийся с первым; в виду этого более детальный разбор признаков обоих классов мы произведем совместно.

Линейные крейсера.

Линейный крейсер представляет собою корабль, обладающий превосходством в скорости сравнительно с линейным

¹⁾ Район действия — расстояние, проходимое судном без пополнения запасов топлива.

кораблем, обычно в ущерб броневой защите, а иногда и артиллерии. Класс линейных крейсеров имеет своим назначением определение состава и расположения сил противника после того, как присутствие его обнаружено легкими крейсерами и воздушными силами. Сама эта задача связана с боем, в виду чего линейные крейсера должны быть снабжены вооружением и защитой, позволяющими им сражаться с линейными кораблями; в то же время они должны обладать значительным преимуществом в скорости хода перед главными

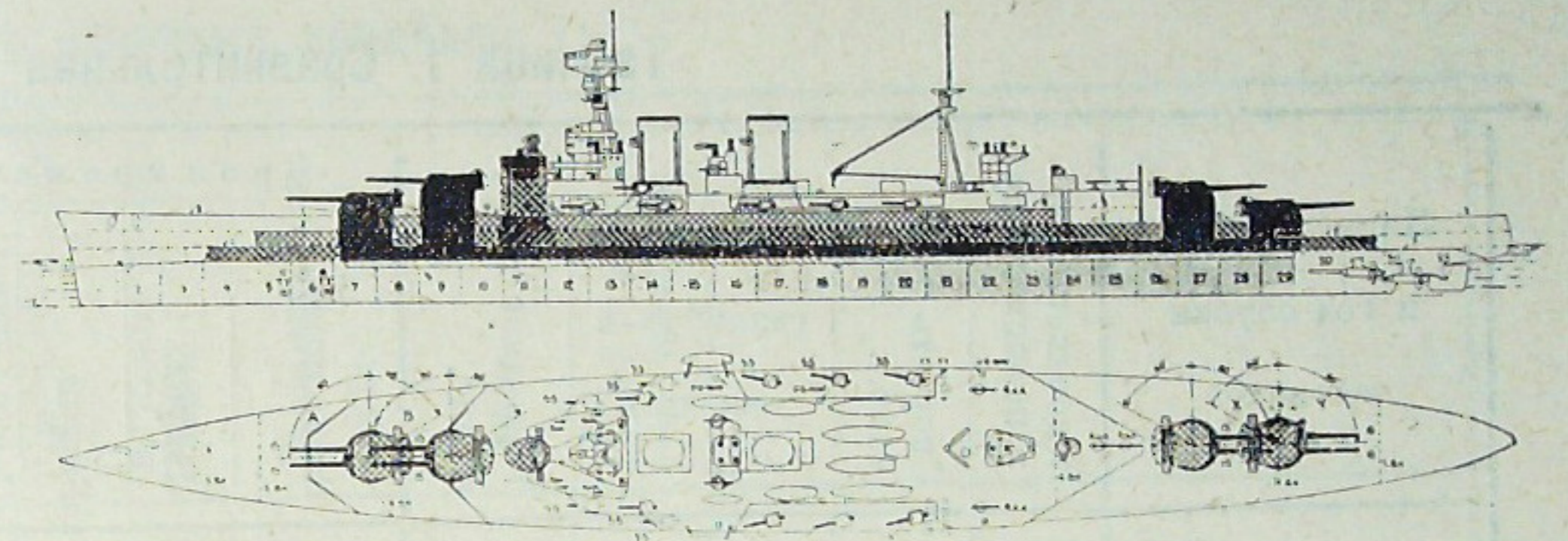


Рис. 2. Чертеж английского лин. крейс. Худ.

силами и большим районом действия; в бою линейные крейсера выполняют задачи, также связанные с преимуществом в скорости хода: поддержку фланга, охват головы неприятельского флота и т. п. Все перечисленные условия выполнимы лишь при очень большом водоизмещении линейных крейсеров, а, как нам уже известно, Вашингтонское соглашение не позволяет строить линейные суда свыше 35.000 тонн водоизмещения. Поэтому, в ближайшем будущем не предвидится постройки новых судов этого класса, если только техника не сумеет вместить все необходимые качества в дозволенное водоизмещение. Этот класс судов отличался всегда дороговизною, и лишь крупные морские державы могли позволять себе роскошь строить их: до мировой войны только Англия, Германия, Япония и Россия имели в составе своих флотов (или строили) линейные крейсера, а между тем без них трудно обойтись, и сейчас американский флот не имеет этого класса и лишен возможности обеспечить себе надежную дальнюю разведку на водном просторе Тихого океана. В настоящее время, после Вашингтонского соглашения, только Англия и Япония имеют линейные крейсера.

Интересно отметить, что новейшее из английских линейных судов, линейный крейсер *Худ*, является наибольшим

военным судном в мире. Его водоизмещение достигает 45.000 тонн, следовательно, он весит около трех миллионов пудов; длина его — 860 футов, т.-е. 120 саж. — почти в 2¹/₂ раза больше высоты Исаакиевского собора (47 саж.); по ширине (101 фут.) он равен половине ширины проспекта 25 Октября (в Ленинграде), а если бы его поставить среди улицы, то высота его корпуса (от киля до палубы) сравнялась бы с шеститяжым домом (около 7 саж.). Скорость хода его — 31 узел (около 55 верст в час). Его 15" орудия

Таблица I. Сравнительная таблица

| Наименование и год спуска на воду. | Водоизмещение (в полном грузу). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия (калибр—в сантим.). | Торпедное вооружение. | Бронирование. | | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|------------------------|--|-----------------------------|----------------|--------------------------------|------------|--------------------|---------------|
| | | | | | Ватерлиния. | Палуба. | Башни. | Средн. артиллерия. | Боевая рубка. |
| | тонн | узл. | | | м. м. | м. м. | м. м. | м. м. | м. м. |
| АНГЛИЯ. | | | | | | | | | |
| Нельсон (строится) | 40000 | 21 (?) | 9—40,6/50; 12 или 16—15 | — | 356 | — | — | — | — |
| Родней | | | | | | | | | |
| СОЕД. ШТАТЫ АМЕРИКИ. | | | | | | | | | |
| Мэриленд (1921) | 34129 | 21,4 | 8—40,6/45 12—12,7 8—7,6 про- тивоаэропл. | 2 подв. 53 с. | 356 | 76 | 457 229 | — | 406 |
| Колорадо (1921) | | | | | | | | | |
| Уест Вирджиния (1921) | | | | | | | | | |
| ЯПОНИЯ. | | | | | | | | | |
| Нагато (1919) | 34300 | 23,4 | 8—40,6/45 20—14/50 4—8/40 противо- аэропл. | 4 надв. 53 с. 4 подв. | 343 или 305 | 88 ¹ / ₂ | 356 | — | — |
| Мутсу (1920) | | | | | | | | | |

¹⁾ Во всех таблицах все данные указаны в метрич. системе мер: водоизмещение — метрах, толщина брони — в миллиметрах. 40,6 сантим. = 16" (дюйм); 38 с. = 15"; 35,6 с. = 14";

стреляют снарядами весом по 52 пуда на расстояние в 29 верст.

Линейные суда, находящиеся сейчас в составе флотов, можно подразделить на две категории: на суда, построенные до единственного крупного морского сражения последней войны — Ютландского боя, и на суда, воплотившие его боевой опыт.

Линейные суда последней категории являются вполне современными; к ним относятся только: вышеупомянутый

новейших линейных кораблей. ¹⁾

| Запас топлива. | Район действия (при ходе в . . узл.). | Мощность механизмов. | Противоминная защита. | Экипаж. | Число принимаемых самолетов. | ПРИМЕЧАНИЯ. |
|----------------|---------------------------------------|----------------------|-----------------------|---------|------------------------------|--|
| тонн | миль | инд. сил. | | | | |
| — | — | — | внутри судна | — | ? | Строятся. Готовность к 1926 г. Главная артиллерия—в трех трехорудийных башнях, расположенных в носовой части судна; противоминная артиллерия—в легких закрытых башнях; 40,6 с. орудия — скрепленные проволокой. Дымовые трубы—горизонтальные, с приспособлениями для производства дымовых завес. (Сведения из американских официальных источников). |
| 5000 (95%) | 12000 (15 уз.) | 36600 | внутри судна | 1407 | 3 | |
| 5000 | — | 48000 | внутри судна | 1336 | ? | |

в метрич. тоннах (1 метр. тонн = 0,98 англ. тонны), калибр артиллерии — в сантиметрах, 34,3 с. = 13¹/₂"; 30,5 с. = 12"; 20,3 с. = 8"; 15 с. = 6"; 14 с. = 5¹/₂"; 12,7 с. = 5".

английский линейный крейсер *Худ*, два японских линкора типа *Нагато* и три американских линкора типа *Мэрилэнд*. Кроме того, Англия строит еще два линкора типа *Нельсон*, после вступления которых в строй, на основании опять-таки того же Вашингтонского договора, до 1936 года новых линейных судов никто не имеет права строить, а уже строившиеся семь американских линкоров и шесть линейных крейсеров и почти такое же количество японских — разломано на стапелях. Главнейшие сравнительные данные новейших линкоров и новейших линейных крейсеров мы приводим в таблице 1-ой. Как видно, к нормам Вашингтонского договора особо близко подходят американские линкоры типа *Мэрилэнд*.

Теперь обратимся к более детальному рассмотрению характерных признаков современных линкоров и линейных крейсеров. На рис. 1 представлен вид сбоку и сверху американского линкора *Мэрилэнд*, а на рис. 2 — английского линейного крейсера *Худ*. На обоих этих чертежах зачерненные и заштрихованные части корпуса — покрыты броней различной толщины; над верхней палубой также зачернены покрытые броней орудийные башни крупной артиллерии и боевая рубка (сразу за второй башней с носа), из которой в бою происходит управление кораблем, а в случае вывода из строя приборов управления артиллерийским огнем на марсах — и стрельбою.

Как видно из обоих вышеуказанных чертежей, крупная артиллерия на современных линейных судах ставится большею частью в двух-орудийных башнях, поставленных в *диаметральной плоскости* (на средней линии) корабля, при чем внутренние башни приподняты над наружными и стреляют поверх их. Расположение башен в диаметральной плоскости обеспечивает выгодные углы обстрела.

Реже орудия крупной артиллерии устанавливаются в трех-орудийных башнях (в американском, русском и итальянском флотах), хотя, повидимому, на новейших строящихся английских линкорах будет применен именно такой способ установки 40,6 сантим. (16") орудий: все три башни на носу, оставляя всю кормовую часть корабля свободною для взлета и посадки воздушных аппаратов.

На большинстве новейших линейных судов, находящихся в строю, крупная артиллерия состоит из 8—40,6 сантим. (16") или 8—38 сантим. (15") орудий; на более старых — из 10 или 12—35,6 сантим. (14") или же такого же числа

34,3 сантим. (13") орудий; наконец, на наиболее старых судах типа дредноут — из такого же числа 30,5 сантим. (12"). Башни крупных орудий защищаются солидной броневой защитой, доходящей на последних типах до 45,7 сантим. (18").

Наибольшая дальность 16" орудий достигает 220 кабельтовых ¹⁾ (37 верст) а 15" — 170 каб. (29 верст), так что снаряды их падают вне видимости наводчиков, находящихся у орудий (за горизонтом), и для того, чтобы можно было наводить такие орудия и управлять их огнем, сообразуясь с падениями выпущенных снарядов, приходится применять приборы центральной наводки и посты управления артиллерийским огнем, установленные на марсах мачт. Прибор центральной наводки устроен таким образом, что все башни следят за движением одного прицела, находящегося на марсе, благодаря чему артиллерист может автоматически навести сразу все пушки на цель и произвести залп из всех орудий одновременно, а т. к. он находится на большой высоте — то цель и падения снарядов ему будут хорошо видны. В сражениях ближайшего будущего большую помощь окажут самолеты, которые по радиотелеграфу будут сообщать сведения о ходе стрельбы и корректировать ее.

Конечно, такие точные приборы требуют надежной установки, не подверженной толчкам и качке. В различных флотах эта задача решается различно: в американском флоте (см. рис. 1 и 18) приняты решетчатые мачты; в английском и французском — треногие мачты (см. рис. 2), т. е. мачты, имеющие по бокам две подставки; в японском флоте — даже пятиногие мачты (см. рис. 29), т. е. имеющие 4 подставки. На марсах этих мачт сооружаются целые рубки, при чем на американских линкорах эти рубки двух-ярусные: верхний ярус для приборов крупной артиллерии, нижний для приборов противоминной артиллерии. Повидимому, в ближайшем будущем и американский флот перейдет к треногим мачтам, т. к. решетчатые мачты сильно вибрируют во время качки; во французском и итальянском флотах также приняты треногие мачты.

Главное назначение противоминной артиллерии понятно уже из ее наименования — отражение минных атак; но, при условии подходящих расстояний до противника и наличия подходящих для нее целей, она принимает участие и в эскадренном бою. На последних типах линкоров противоминная

¹⁾ Кабельтов — морская мера длины, равная 600 саж. (6 футовой меры). В морской миле (1³/₄ версты) — 10 кабельтовых.

артиллерия состоит из двенадцати-двадцати орудий калибра в 14—15 с. (5,5"—6"), расположенных или совершенно без броневой защиты (американские линкоры и линейный крейсер *Худ*), или в бронированных казематах (японские линкоры). Для примера приведем данные противоминной артиллерии американских линкоров: 10—12,7 с. (5") орудий, длиной в 51 калибр, вес снаряда—50 фунтов, скорость стрельбы—11 выстрелов в минуту, при хорошо обученной прислуге.

Противоаэропланная артиллерия линейных судов состоит из восьми-десяти скорострельных орудий с большими углами возвышения; обычно это 76 мм. или 100 мм. (4") аэропушки.

Торпедное
вооружение.

В добавление к артиллерии, в виде добавочного наступательного средства, на линейных судах устанавливаются торпедные аппараты. До мировой войны такие суда снабжались исключительно подводными торпедными аппаратами, теперь же, кроме того, на английских и японских судах ставятся и надводные торпедные аппараты. Так, на лин. крейсере *Худ* имеется два подводных, и 8 надводных; на японском линкоре *Нагато* — 4 надводных и 4 подводных. Калибр современных торпедных аппаратов—53 сант. (21"). Но стрельба из подводных аппаратов затруднительна при большом ходе судна. Современные подводные торпедные аппараты исключительно бортовые (траверзные), и скорость стрельбы из одного такого аппарата 5—10 торпед в 12—14 минут. Надводные аппараты ставятся за броней, при чем отрицательным свойством установки таких аппаратов на линейных судах является опасность от взрыва еще не выпущенной торпеды, при попадании в нее или разрыве близ нее неприятельского снаряда.

Бронирование.

Бронирование современных линейных судов резко разделяется на две системы: 1) германо-японо-авглийскую¹⁾ и 2) американскую. Первая система заключается в том, что стараются возможно большую часть корпуса корабля покрыть броней, при чем жизненные (т.-е. такие, без которых корабль не может сражаться), части защищены более толстой броней, а остальные части, смотря по их важности и возможности, более тонкой. Пример такого бронирования мы видим на рис. 2, изображающем английский линейный крейсер *Худ*: здесь кроме главного броневых пояса по ватерлинии, указанного на чертеже черным, имеются

¹⁾ Повидимому, на новейших своих линкорах типа *Нельсон* Англия примет американскую систему бронирования.

выше его еще два пояса более тонкой брони. При этой системе броню растягивают почти по всему корпусу; и, в виду ее большого веса, приходится делать ее не слишком толстсю (12"—13").

Американцы ограничиваются довольно высоким и толстым броневым поясом, защищающим только жизненные части судна, оставляя весь прочий корпус вовсе не защищенным. С носа и с кормы пояс ограничен толстыми броневыми поперечными переборками, а сверху—покрыт броневой палубой; получается броневая коробка—*цитадель*, внутри которой надежно защищены все части, важные для жизни корабля и для боя. Цитадель устроена так: с боков—толстый броневой пояс (до 406 мм.—16"), сверху—броневая палуба (100 мм.—3³/₄"), спереди и сзади—броневые траверзы (343 мм.—13,5"). Зато весь остальной надводный борт не имеет никакой защиты, лишь в нос от цитадели тянется очень толстая броневая палуба (6"), защищающая торп. аппараты, и в корму—такая же палуба, для защиты рулевого устройства (на чертеже 1 главный броневой пояс отмечен черным, а броневая палуба—наклонной штриховкой).

В последнее время в иностранных флотах большое внимание обращается на вопрос об установке бортовой брони не вертикально, а несколько наклонно, благодаря чему можно утончать броню без ущерба для ее непробиваемости. Такую установку брони предполагалось использовать на строившихся американских линейных крейсерах типа *Констеллэшэн*; такова же, повидимому, будет броневая защита на новых английских линкорах.

С увеличением дальности современных орудий крупной артиллерии, появилась опасность пробивания палубы корабля их снарядами, падающими на больших дистанциях боя почти вертикально; к этому прибавилась необходимость обеспечить корабль сверху от пробивания бомбами, сброшенными с самолетов и дирижаблей. Поэтому, очередной задачей корабельных инженеров является стремление по возможности усилить горизонтальную броневую защиту, путем утолщения палубной брони и бронированием не одной, а нескольких палуб. Верхняя палуба линкора *Мэрилэнд* имеет толщину в 25 мм. (1¹/₄"), затем следует главная броневая палуба, толщиной в 76 мм. (3") и, наконец, нижняя броневая палуба—толщиною также в 38 мм. (1¹/₂"), т.-е. общая толщина всей горизонтальной брони равна 150 мм. (6"). Вычисления показывают, что бомба весом в 500 килогр., брошенная с высоты 3000 метров, пробьет первые две палубы и разорвется над

нижней; разрыв над нижней палубой не нанесет кораблю смертельной пробоины, но с дальнейшим увеличением веса бомб необходимо озаботиться о более совершенной горизонтальной броневой защите. Боевая рубка на современных линкорах устраивается одна, покрытая броней в 406 мм. (16") толщиной, с 20,3 с. (8") крышей.

Цель всякой противоминной защиты — удаление подводных взрывов возможно дальше от жизненных частей корабля. Для этого, в подводной части корпуса корабля делаются особые сигарообразные наделки, воспринимающие всю силу взрыва и предохраняющие самый корпус судна от разрушения. В подводной противоминной защите также различаются две системы: английская и герmano-американская. Английская система сигарообразных противоминных утолщений образовалась из тех наделок, которые приспособлялись к старым английским легким крейсерам во время мировой войны. Типичной противоминной защитой является защита лин. крейсера *Худ*, устроенная следующим образом:

1) снаружи—тонкая внешняя оболочка, не дающая при взрывах тяжелых осколков, могущих нанести повреждение внутренним частям судна, 2) за нею, в расстоянии около 7 фут—тонкая переборка 12 мм. ($\frac{1}{2}$ "), 3) затем, в расстоянии около 4 фут—собственно настоящий наружный борт, состоящий из $1\frac{1}{2}$ " броневых плит и являющийся продольной противоминной переборкой. Далее вглубь корабля расположены нефтяные цистерны, ограниченные с другой стороны $\frac{3}{4}$ " второю противоминною продольною переборкою. Таким образом, жизненные части корабля расположены от наружной оболочки приблизительно на 25—30 фут. Пространство между (1) и (2) переборками не заполнено ничем; пространство между (2) и (3) переборками, вероятно, заполнено водою, чем ослабляется действие взрыва. Американская противоминная система вся вмещена внутрь корпуса корабля, а не выдается наружу, как английская. Она состоит в следующем: бортовые отсеки разбиты продольными и поперечными переборками на ряд ячеек, как пчелиные соты в улье. Эти продольные переборки, отстоящие друг от друга на 3 фута, опоясывают жизненные части корабля шестью параллельными поясами, образуя пять продольных промежутков, разбитых, в свою очередь, поперечными переборками.

Наружный и внутренний промежутки ничем не заполнены, а в трех внутренних хранится нефть, необходимая как топливо. Далее вглубь корабля расположены основные пере-

борки, так что расстояние наружной оболочки от жизненных частей судна, равняется приблизительно 30—45 футам.

Противоминная защита предназначена для противодействия не только минным взрывам (мин заграждения и торпед Уайтхеда), но и разрывам аэропланых бомб.

Опыты, произведенные в Америке, доказали, что современный линейный корабль может выдержать, не потеряв плавучести, три попадания торпедами калибра до 25", или три разрыва бомб, весом по 2 тонны (наибольшая бомба, которую способен сбросить самолет, базирующийся на авио-матку). К сожалению, все описанные противоминные защиты оставляют совершенно не защищенным днище корабля, так что мина или бомба особой системы, приспособленные для взрыва именно под днищем, могут свободно вывести его из строя. Задача дальнейшего развития подводной защиты и состоит в защите днища корабля.

На большинстве современных ливейных судов главным двигателем являются турбины с зубчатой передачей движения на винты. (Зубчатая или иная передача необходима для уменьшения числа оборотов винтов; это объясняется тем, что для турбины выгодно большое число оборотов, а для винтов наоборот). На американских линкорах тот же вопрос решен иначе: пар из котлов поступает в турбодинамы, вырабатывающие электрический ток; электрический ток приводит во вращение электромоторы, насаженные на гребные валы, вращающие винты. Последняя система удобнее в смысле управления ею и защиты механизмов, но она пока еще не допускает больших скоростей. Котлы на всех современных судах ставятся только отопляемые нефтью, как более экономичные и удобные. Современный линкор берет около 5000 тонн жидкого топлива, что хватит на переход в 12000 миль, при скорости хода в 15 узлов.

На линкорах устраиваются приспособления для приема самолетов и взлета их с судна. Для этого, на английском флоте устанавливаются особые платформы на орудийных башнях и стволах орудий. В американском флоте для той же цели употребляются катапульты, представляющие собою поворотный рельс, с двигающейся по нему тележкой; самолет ставится на эту тележку, тележка приводится в движение сжатым воздухом или взрывом порохового патрона, и самолет, получая достаточную скорость, взлетает. Последнее устройство удобно потому, что для взлета самолета нет необходимости менять курс корабля и ставить

его против ветра, как при других системах; здесь корабль идет своим курсом, а против ветра устанавливается рельс. Американские линкоры берут четыре самолета (два истребителя, 1 корректировочный, и 1 бомбонос или миноносец).

Прожектора. На современных линкорах устанавливается по 10—16 прожекторов диаметром в 76 сант.

Личный состав. На самом большом из линейных судов— *Худ*—экипаж насчитывает 1450 человек.

Жизненность класса линейных судов и дальнейшие перспективы его развития.

За последние годы во многих иностранных флотах ставился вопрос: нужно ли строить линейный флот? Нельзя ли обойтись более дешевыми боевыми средствами — воздушным флотом и подводным флотом? Для решения этих вопросов, Англией и, главным образом, Соединенными Штатами Америки производились опыты бросания бомб с самолетов по различным устаревшим судам. Сбрасывались бомбы весом от 300 до 2000 фунтов; при большей части опытов атакованные суда стояли на якоре, и лишь в двух случаях бомбометание производилось по движущимся судам, управлявшимся автоматически по радио-телеграфу и не имевшими команды. Опыты показали, что наиболее губельными для корабля являются бомбы, упавшие в воду близ его борта и там взорвавшиеся, и что при бомбометании по стоящему на якоре судну можно достигать 30% попадания; правда, сбрасывали бомбы с высоты около 500 метров (1650 ф.), что в бою недопустимо, ввиду опасности, которой подвергаются самолеты от противоаэропланной артиллерии. Бомбометания по движущимся судам до сих пор не дали удовлетворительных результатов.

После первых опытов, воздушные специалисты всех стран заговорили о беспечности постройки дорого стоящих линейных судов. Но дальнейшие опыты показали, что, хотя бомбы и производят громадные разрушения, но попасть в движущийся корабль с приличной высоты не так-то легко; кроме того, при действительных атаках, самолеты будут встречаться огнем аэропушек и против них вылетят истребители атакованного флота. При таких обстоятельствах, попасть в неприятельский корабль будет трудно. При всех опытах топились или устаревшие, или неисправные корабли; современный линейный корабль с рациональной подводной защитой и хорошей горизонтальной броневой защитой будет гораздо труднее потопить, и потребуются не одна, а несколько бомб.

В конце ноября 1924 г. впервые были произведены испытания целесообразности броневой и подводной противоминной защиты вполне современного линейного корабля. Дело в том, что, согласно Вашингтонскому соглашению, Соединенные Штаты Америки имели право закончить постройку лишь трех линкоров типа *Мэрилэнд*; четвертый же линкор этой серии—*Уошингтон* надлежало уничтожить. К моменту заключения договора, этот линкор был закончен на 75%: корпус его вместе с противоминною защитой был вполне готов, броня и котлы установлены и лишь отсутствовали механизмы, орудийные башни и вооружение. Этот линкор американское морское ведомство предназначило для опытов, которые должны были выяснить, насколько совершенны американская защита кораблей от действия артиллерии, бомб с самолетов и подводных взрывов. Полного отчета об опытах до сих пор еще не опубликовано. Известно лишь, что *Уошингтон* весьма стойко выдержал обстрел 14" орудиями с линкора *Техас*, разрывы бомб, весом по 1000 и 2000 фунтов, сброшенных с 9 самолетов и разрушительное действие 5 подводных взрывов на разных расстояниях от корпуса (эти взрывы воспроизводили действие торпед, мин и разрывающихся в воде бомб с самолетов). Лишь после вторичного обстрела 14" артиллерией, *Уошингтон* затонул. Иностранные журналы, приводящие известия об этих опытах, считают, что американская система защиты вполне выдержала испытания.

Таким образом, пока линейный корабль сохраняет свое значение, как «позвоночный хребет» всякого флота, как выразился один видный морской специалист. Авиация и подводный флот умножили опасности, грозящие линейному кораблю, но последний остается главной защитой государства на море до тех пор, пока исход всякой войны будет зависеть от безопасности водного транспорта. При современном состоянии воздушной техники, единственный действительный вред, который могут нанести бомбы линейному кораблю— это повреждение всех надстроек на верхней палубе, включая и орудийные башни, и вывод из строя личного состава. Даже мнения самых ярых приверженцев воздушного флота в последнее время склоняются к тому, что пока еще ни линкор, ни какой-либо другой класс судов не потерял своего значения из-за наличия воздушного флота. Конечно, трудно предвидеть как будет обстоять этот вопрос, если бы удалось улучшить меткость бомбометания с больших высот, и если бы самолеты могли поднимать бомбы достаточно прочные, чтобы

пробивать толстые броневые палубы и в то же время имеющие достаточное количество взрывчатого вещества; пока это невозможно, из-за слишком большого веса таких бомб.

Большую опасность для личного состава линкора представляют бомбы, начиненные ядовитыми газами, (удушливыми, слезоточивыми и проч.) или фосфором (вызывающим пожары); но для борьбы с этим злом теперь уже принимаются меры, в виде особых противогазовых переборок, вентиляции, масок и т. п.

Следовательно, можно считать, что на ближайшие годы линкор сохранит свое значение, а пока действует Вашингтонское соглашение, он сохранит и свой предельный размер (35000 тонн.) и свой предельный калибр артиллерии (16" = 40,6 с.). Улучшение его качеств, вероятно, пойдет по пути увеличения скорости хода, увеличения дальности артиллерии, усиления горизонтальной броневой защиты, применения наклонной брони для защиты корпуса, улучшения противоминной защиты и особенно защиты днища, и борьбы с газовой опасностью. Один известный германский инженер—Анхудт, рисует себе линкор «будущего» так: линкор посылает свои снаряды в невидимого, находящегося за горизонтом неприятеля не из пушек, а помощью аэропланов; эти аэропланы— без летчиков и управляются по радио-телеграфу; аэропланы сбрасывают бомбы или пускают торпеды в неприятельские суда и возвращаются на свой линкор за новыми. Линкор обратится в авио-матку, но ведение боя будет похоже на современное; пока, однако, техника воздушного оружия еще далека до такого совершенства.

Авио - матки ¹⁾.

Авио-матки представляют собою как бы плавучие аэродромы. Над верхней палубой авио-матки надстраивается полетная палуба, возможно более свободная от всяких препятствий для взлета и спуска самолетов. Свободная площадь достигается тем, что на некоторых авио-матках (английская авио-матка *Арус* и американская авио-матка *Лэнгли*) дым выводится за корму по горизонтальным дымовым трубам, на других — дымовые трубы располагаются вплотную к одному

¹⁾ Английский справочник Джэна за 1924 г. помещает описание авиоматов непосредственно за описаниями линейных судов, переводя их таким образом из разряда судов вспомогательных в разряд судов боевых. Вполне соглашаясь с таким взглядом на роль этого класса судов, мы следуем примеру англичан.

из бортов (также как и мачты, аэропушки, рубки и мостик), на третьих трубы делаются эллиптическими (американские авио-матки типа *Лексингтон*); на четвертых—трубы в случае надобности могут принимать горизонтальное положение, из вертикального (японск. авио-матка *Хошо*). Во внутренних помещениях авио-маток имеются ангары для самолетов, из которых самолеты поднимаются на полетную палубу помощью особых элеваторов (лифтов); кроме того, здесь же помещаются многочисленные мастерские, склады, запасы горючего и т. п. Для под'ема гидросамолетов на палубу с поверхности воды, авио-матки снабжены специальными кранами.

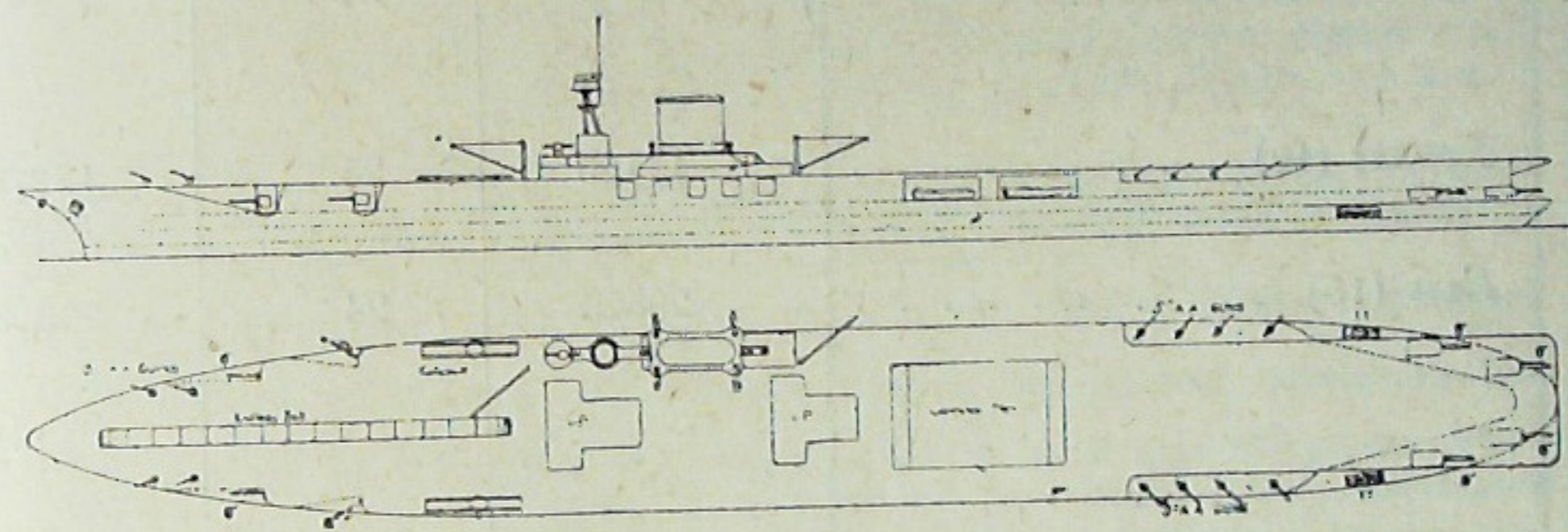


Рис. 3. Чертеж американской авио-матки Лексингтон.

Необходимость наличия авио-маток в составе действующего флота об'ясняется тем, что современные операции на море не могут обойтись без постоянного участия воздушных сил (для разведки, борьбы с неприятельскими воздушными силами, корректирования артиллерийской стрельбы, бомбометания); сами же самолеты не обладают в настоящее время достаточным районом действия, чтобы совершать длительные перелеты совместно с флотом. Для выполнения своей задачи, современная авио-матка должна обладать следующими свойствами: мореходностью, достаточным ходом, чтобы следовать за флотом, хорошей подводной защитой; достаточным числом противозащитных орудий; способностью принимать большое число самолетов; свободною полетною палубою; представлять собою достаточно устойчивую платформу. Из всех перечисленных свойств вытекают сравнительно большие размерения авиоматов. Но и здесь Вашингтонская конференция указала предельное водоизмещение в 27.000 тонн для вновь строящихся и 33.000 тонн для перестраиваемых из уже строившихся или готовых судов других классов. Артиллерия авио-матки, согласно тем же нормам, не может превышать 10 — 20,3 (8")

Табл. II. Сравнительная таблица

новейших авио-маток.

| Наименование и год спуска на воду. | Водоизмещение (в полном грузу). | Скорость хода (навб). | Длина и ширина полетной палубы. | Число принимаемых самолетов. | Вооружение. | Примечания. |
|--|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------|------------------------------|--|--|
| | тонн. | узл. | метр. | | | |
| АНГЛИЯ. | | | | | | |
| <i>Кореджоз</i> (16) | 23060 | 31,6 | ? | ? | ? | Перестраиваются из крейсеров, имеют противоминные утолщения. Бортовая броня—76 м.м. |
| <i>Глоуиоз</i> (16) | | 31 | ? | ? | ? | |
| <i>Фюриоз</i> (16) | | | | | | |
| <i>Хермес</i> (19) | 11125 | 25 | 182,3×27,4 | 20 | 6—14/50; 4—10 противозропл. | В 1918 г. перестроен из крейсера, но в 1922 г. вновь приступлено к его перестройке. Имеет противоминные утолщения. Бортовая броня—76 м.м. |
| <i>Пил</i> (18) | 26623 | 24 | 203,3×30,5 | 24? | 9—15/50; 6—10" противозропл. | Специально построенная авио-матка. Имеет противоминные утолщения. Бронирование неизвестно. |
| <i>Арус</i> (17) | 14680 | 20 | 167,6×21,0 | 20 | 2—10/50; 4—10 противозропл. | Перестроен из линкора <i>India</i> . Имеет противоминные утолщения на $\frac{4}{5}$ его длины, выступающие с каждого борта на 6 ф. (116 м.). Сохранил бронирование (толщина брони неизвестна). Вероятно установлено несколько 21" торпедных аппаратов. |
| СОЕД. ШТ. АМЕРИКИ. | | | | | | |
| <i>Лексингтон</i> (25) | 35560 | 33,25 | 266,4×31,7 | 70 | 8—20,3; 12—12,7 противозр. 2—тр. 53 с. надв. торп. ап. | Перестраиваются из линейных крейсеров. Срок готовности 1926 г. Имеют противоминную защиту. |
| <i>Саратог</i> (25) | | | | | | |
| <i>Лэглэй</i> (14) | 19666 | 15 | 162,8×19,5 | 34 | 4—12,7/51 | Перестроен из угольного транспорта. Принимает 12 одноместных истребителей, 12 двухместных корректировочных самолетов, 10 торпедопланов. Снабжен стабилизатором-гироскопом Сперри. |
| ЯПОНИЯ. | | | | | | |
| <i>Акаги</i> (23) | 35300 (?) | ? | 268,2×31,4 | ? | ? | Перестраивается из линейного крейсера. |
| <i>Кита</i> (21) | 27000 (?) | ? | 213,4×30,5 | ? | ? | Перестраивается из линкора. |
| <i>Хошо</i> (21) | 9652 | 25 | 154,4×18,3 | 26 | 4—12; 2—7,6 противозропл. | Вступил в строй в конце 1922 г. Специально построен. Имеет стабилизатор-гироскоп Сперри. |
| ФРАНЦИЯ. | | | | | | |
| <i>Бэарн</i> (20) | 21800 | 21,5 | 180×31 | 17 | 6—15,5; 6—7,6 противозр. 6—55 с. надв. торп. аппарат. | Перестраивается из линкора. Снабжается ангаром для вмещения 5 торпедопланов, 5 развед. самолетов и 7 истребителей. Вступает в строй в 1925 г. |
| ИТАЛИЯ. | | | | | | |
| <i>Джузеппе Миранья</i> (23) | 4500 | 21,5 | 114,9×14,9 | ? | 6—12; 11—7,6 противозропл. | |

орудий, или любого числа орудий, калибром менее 15,2 см. (6"); в указанное число орудий не входят противоаэроплан-ные орудия. Большинство держав до сих пор обращали в авио-матки уже построенные суда и лишь авио-матки *Гермес* (англ.) и *Хошо* (япон.), специально построены для этой цели. Японская авио-матка *Хошо* снабжена особым прибором (стабилизатором-гироскопом Сперри), для уменьшения размахов качки. Авио-матки, входящие в состав флотов, берут от 20 — 34 самолетов; на вновь строящихся это число будет увеличено до 70 — 100 аппаратов.

Крейсера и легкие крейсера.

На класс крейсеров возлагаются две задачи: I. Служба при флоте. 1) *Дозорная служба*, т.-е. своевременное предупреждение своих главных сил о появлении неприятеля; во время эскадренного боя — охрана главных сил от атак неприятельских миноносцев; поддержка своих миноносцев, при атаке неприятельских главных сил; воспрепятствование постановке мин заграждения с неприятельских судов в районе предстоящего маневрирования; торпедные атаки. 2) *Разведочная служба*. Определение местонахождения противника. 3) *Постановка минных заграждений*. II. Защита морской торговли.

Поэтому современная иностранная военно-морская мысль резко разграничивает класс легких крейсеров на две разновидности: на крейсер — защитник морской торговли и на «эскадренный» легкий крейсер (fleet light cruisers). Английские морские специалисты возлагают на первую из этих разновидностей: 1) дозор на морских путях, 2) охрану узлов морских путей, 3) конвой и 4) блокаду. Первые две задачи уже в середине мировой войны оказались совершенно не под силу даже такой первоклассной морской державе, как Англия — слишком большое число крейсеров требуется для того, чтобы эти операции были бы действительными; поэтому, с 1917 г. широко применялась система конвоев, т.-е. соединение 20 — 30 коммерческих пароходов в один отряд, охраняемый крейсером и миноносцами. Как эта задача, так и поддержание действительной линии блокады в открытом море пред'являет основное требование к крейсерам-защитникам торговли — мореходность; дальнейшие требования — большой район действия, экономичность в расходе топлива и возможность

быстрого под'ема паров с экономического хода до полного, чтобы во всякое время быть в состоянии пуститься в погоню за неприятельскими крейсерами-корсарам или за быстроходными неприятельскими пароходами. «Эскадренный» легкий крейсер, выполняющий различные задачи при главных силах (разведку, дозор, минные атаки совместно с миноносцами), должны быть удобоуправляемы (т.-е. не слишком больших размеров), обладать большим районом действия, чтобы следовать и не отставать от главных сил, большою скоростью хода и сильною артиллериею. Англичане считают, что таким требованиям лучше всего бы удовлетворял крейсер, соединяющий в себе размеры *Бирмингем* (водоизм. 5500 тонн), ско-

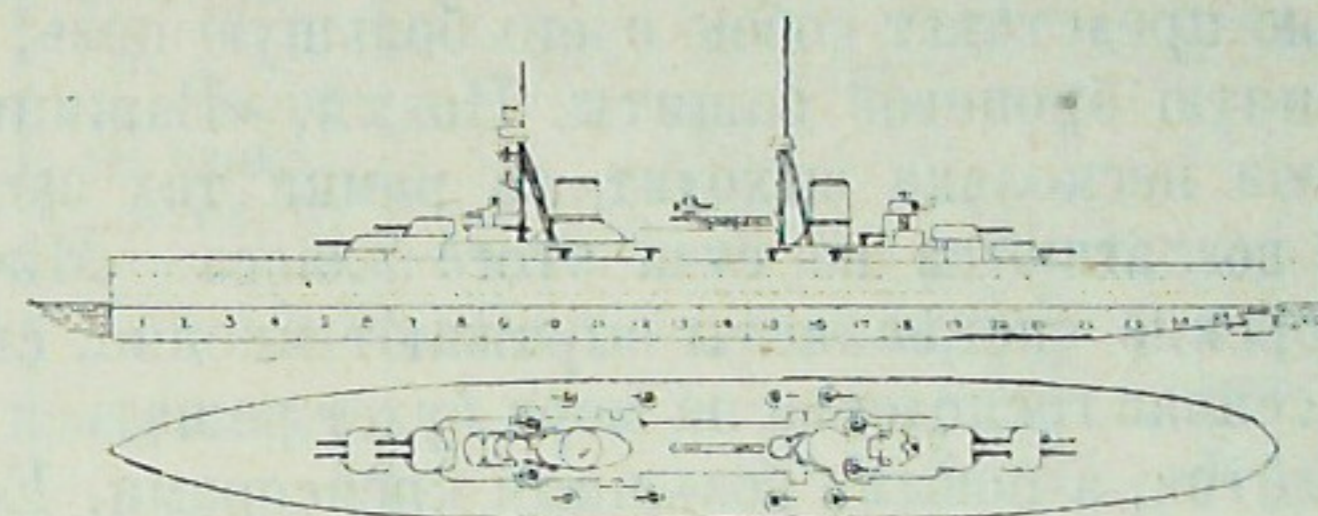


Рис. 4. Чертеж итальянского крейсера Тренто.

рость хода *Эмеральд* (33 узла), район действия *Хаукинс* (4800 миль), при артиллерии в 6", противосамолетных орудиях и снабженный противоминными утолщениями. Но, повидимому, всех этих пожеланий не вместить в столь малое водоизмещение, поэтому приходится считать, что удовлетворительным разрешением проблемы крейсера-защитника торговли является английский крейсер *Хаукинс*, и наиболее удачным «эскадренным» крейсером — *Эмеральд*.

Вероятно, дальнейшее развитие легких крейсеров остановилось бы на некоторое время на указанных двух типичных представителях обеих их разновидностей. Но и здесь Вашингтонская конференция оказала свое влияние: установив высшие нормы для легких крейсеров — водоизмещение 10.000 тонн и артиллерия в 8" — Вашингтонский договор как бы способствовал скорейшему принятию этих норм большинством морских держав, и теперь первая из разновидностей легких крейсеров строится согласно наивысшим доступным нормам. Новейшие английские справочники применяют в последнее время новую терминологию по отношению к этому классу судов: суда с водоизмещением свыше 7000 тонн носят обозначение «крейсеров», а суда с меньшим водоизмещением име-

нуются «легкими крейсерами», такой терминологии будем придерживаться и мы.

Английские взгляды на задачи крейсеров и легких крейсеров разделяются морскими специалистами и прочих держав.

Крейсера, так называемого, «Вашингтонского» типа, заложенные пока только Англией, Японией, Францией и Италией, весьма мало отличаются друг от друга; за исключением французских, они будут иметь бронирование пояса, палуб и оружейных башен. При рассмотрении табл. III поражает большой район действия японских крейсеров. Все эти крейсера представляют собою громадные суда, имеющие длину свыше длины наших линкоров типа *Марат* (*Марат* — 594 ф. *Триесте* — 624 ф.), так что для обслуживания флота они не будут пригодны и в бою представят собою очень большую цель, к тому же почти лишенную броневой защиты. Новый, «Вашингтонский» тип крейсеров несколько выходит за рамки тех задач, которые обычно возлагаются на суда этого класса. Многие иностранные морские специалисты выражают мнение, сводящееся к тому, что сейчас господство на море будет решаться не силою линейных флотов, а новыми большими крейсерами. Если такое мнение и несколько преувеличено, то во всяком случае новый тип крейсеров несомненно будет играть выдающуюся роль при борьбе за это господство, при охране морских путей сообщения, при блокаде и при прорыве блокады.

Эскадренные миноносцы.

Современное развитие торпеды (увеличение ее дальности и скорости хода) позволяет производить торпедные атаки не только ночью, но и днем. Последнее обстоятельство определяет те условия, которым должен удовлетворять современный миноносец: быстроходность и большое число торпедных аппаратов; необходимость совместных операций с флотом представляет еще одно требование — мореходность. Артиллерия миноносцев предназначается для борьбы с неприятельскими миноносцами.

Входящие в состав главнейших флотов миноносцы можно разделить на три разновидности: 1) лидеры, т.-е. вожаки флотилий миноносцев, 2) эскадренные миноносцы (миноносцы 1-го класса в японском флоте) и 3) миноносцы особого назначения (миноносцы 2-го класса в японском флоте).

Лидеры — эскадренные миноносцы увеличенного водоизмещения, вооруженные более сильной артиллерией, чем обыкновенно

Таблица III. Сравнительная таблица новейших крейсеров Вашингтонского типа.

| НАИМЕНОВАНИЕ. | Водоизмещение (по проекту). | Скорость хода (по проекту). | Артиллерия. | Торпедное вооружение. | Бронирование. | Противоминная защита. | Радиус действия. | Примечания. |
|---|-----------------------------|-----------------------------|---|-----------------------|--|-----------------------|--------------------------|---|
| АНГЛИЯ. Бервик, Корнуэль, Кумберленд, Кент, Сеффолк (стр.) 2 крейсера для Австрал. | 10160 | ? | 20,3 | ? | ? | ? | ? | Заложены в 1924 г. |
| ЯПОНИЯ. Наши, Мико (стр.) Ашигара, Хагуро | 11160 | 33,5 | 12 — 20, 3/30 ? — противозащитной аэрон. | 12 — 53 с. надв. | пояс и палуба на пр. 410 ф. | ? | 14000 (при 14 — 15 узл.) | Снабжаются наиболее совершенной противоминной защитой. Принимают 4 самолета. Закладка — 1924 г. |
| ФРАНЦИЯ. Дюкен (стр.) Турвилль (стр.) (4 проект). | 11160 | 33 | 8 — 20, 3 8 — 7, 5 противозащитной аэрон. | 6 — 55 с. надв. | оруд. щиты и слабая защита боевой рубки. | ? | 4500 (при 15 узл.) | Принимает 4 развед. самолета. Закладка — 1924 г. |
| ИТАЛИЯ. Триесте (стр.) Триесте (стр.) (2 проект). | 10160 | свыше 34 | 8 — 20, 3/30 12 — 10/46 противозащитной аэр. | 4 — 53 с. надв. | ? | ? | ? | Принимает два самолета. Закладка — 1924 г. |

Таблица IV. Сравнительная таблица но

вейших крейсеров и легких крейсеров.

| НАИМЕНОВАНИЕ И ГОД СПУСКА НА ВОДУ. | Водоизмещение (при полн. нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедное вооружение. | Бронирование. | Противо-минная защита. | Район действия. | ПРИМЕЧАНИЯ. |
|---|-------------------------------------|------------------------|---|-----------------------|--------------------------------|------------------------|---|---|
| | тонн | узл. | | | | | миль | |
| АНГЛИЯ. | | | | | | | | |
| Эмеральд (20) | 7720 | 33 | 7—15,2/50 | 12—53 с. | пояс—76 м.м. | — | 3840 (14 узл.). | Готовность - лето 1925 г. |
| Энтерпрайз (19) | | | 2—10 противо-аэропл. | надв. | палуба—25 | — | | |
| СОЕД. ШТАТЫ АМЕРИКИ. | | | | | | | | |
| 10 крейсеров типа Омаха (18—20) | 7500 | 34,5 | 12—15,2/50 4—7,6/50 про- тивоаэроп. | 10—53 с. надв. | ? | ? | 10000 (15 узл.). 7200 (20 узл.). | Вступили в строй в 1923—24 г. Принимают 2 самолета и снабжены 2 катапультами. |
| Я П О Н И Я. | | | | | | | | |
| Како (24) Фуругака (24) | 7213 | 33 | 6—20,3/50 | 8—53 с. | ? | ? | ? | Принимают 2 самолета. |
| Кинугаза, Аоба | | | 3—7,6 противо-аэропл. | надв. | ? | ? | | |
| 9 крейсеров типа Натори (21—23) | 5660 | 33 | 7—14/50 3—7,6 противо-аэропл. | 8—53 с. надв. | пояс—70 м.м. палуба ? | ? | ? | Вступили в строй в 1922—24 г. |
| Юбаря | 3150 | 33 | 6—14/50 | 4—53 с. надв. | пояс—50 с. | ? | ? | Вступил в строй в 1924 г. |
| Ф Р А Н Ц И Я. | | | | | | | | |
| Дюгэ Труэн (23) | 9400 (норм. 8000) | 34,5 | 8—15,5/55 | 12—55 с. | — | — | 880 (34 узл.). 1290 (30 узл.). 3000 (20 узл.). 4500 (15 узл.). | Вступают в строй в на- чале 1925 г. Принимают 2 самолета. |
| Ламонт Пикэ (24) | | | 4—7,5 противо-аэропл. | надв. | — | — | | |
| Примогэ (24) | | | — | — | — | — | | |
| И С П А Н И Я. | | | | | | | | |
| Принчипе Альфонсо (24) | 7850 | 33 | 8—15/50 | 12—53 с. | пояс—76 м.м. палуба ? | ? | 5000 (15 узл.). | Вступают в строй в 1925—26 г. |
| Адм. Сервера (стр.) | | | 4—10/40 противо-аэропл. | — | боевая руб- ка—150 м.м. | ? | | |
| Н И Д Е Р Л А Н Д Ы. | | | | | | | | |
| Ява (21) | 7050 | 30 | 10—15/50 | — | пояс—76 м.м. палуб.-25 м.м. | — | 4800 (12 узл.). 3600 (15 узл.). | Готовность—1924 г. Принимают самолеты. |
| Суматра (20) | | | 4—7,5 противо-аэропл. | 12 мин. заград. | боевая руб- ка—127 м.м. | — | | |

венные эскадренные миноносцы. Наличие в составе минных судов лидеров позволяет использовать их при торпедн. атаках таким же образом, как легкие крейсера: сильнейшая артиллерия при одинаковых прочих качествах дает лидерам большее превосходство перед неприятельскими эскадренными миноносцами. Миноносцы особого назначения являются эскадренными миноносцами небольших размеров и предназначены для операций в узкостях; такие миноносцы до сих пор строит Япония, одновременно с эскадренными миноносцами.

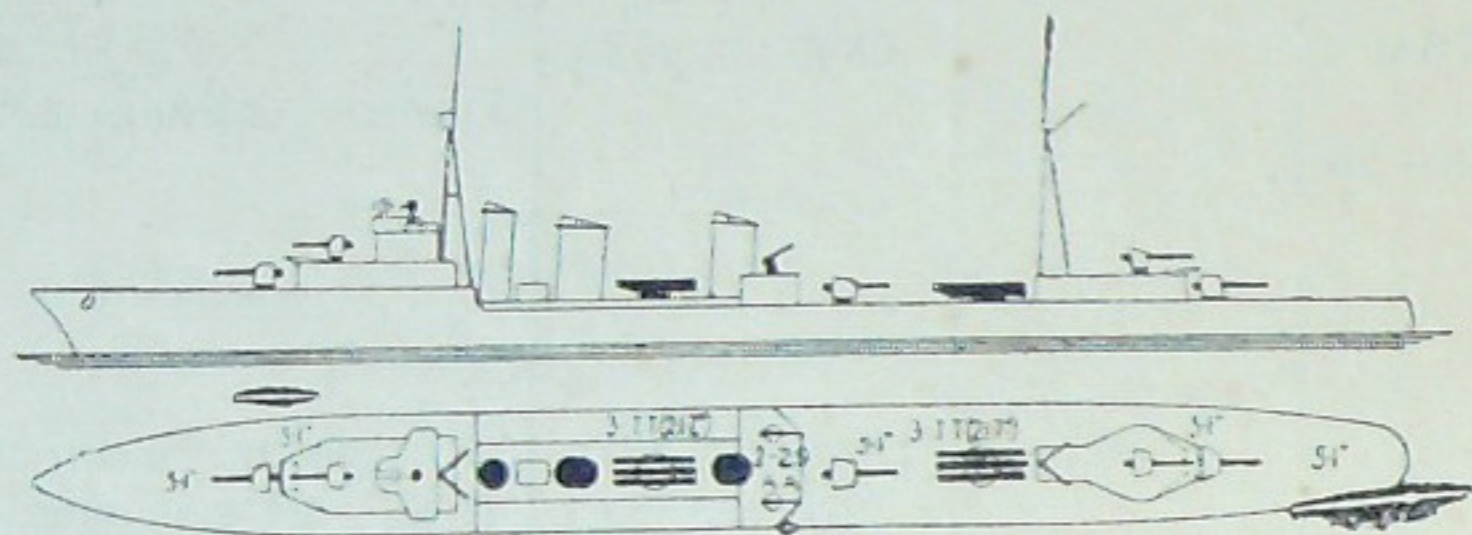


Рис. 5. Чертеж французского лидера Жагуар.

Родоначальником современного типа эскадренного миноносца следует считать русский эскадренный миноносец *Новик*, созданный на основании новой теоретической разработки торпедной стрельбы русскими военно-морскими специалистами.

В некоторых флотах все эскадренные миноносцы приспособлены для постановки мин заграждения, в других же флотах (Англия, Соед. Штаты Америки) имеются специальные легкие заградители, представляющие собою эскадренные миноносцы со снятыми торпедными аппаратами, за счет которых берется запас мин заграждения.

Подводные лодки. (Подлодки).

Большинство современных подводных лодок еще не обладает всеми необходимыми качествами, чтобы принять участие в бою двух флотов и во время этого боя атаковать неприятельские суда; для этого им не хватает скорости хода, чтобы следовать со всем надводным флотом. Кроме того, существует мнение, что во время боя надводных судов, подводным лодкам будет очень трудно отличить свои суда от неприятельских, и, поэтому, возможны всякие нежелательные ошибки. Таким образом, подлодки нужно рассматривать, главным образом, как средство позиционной борьбы на море, т.-е. подлодка должна

Таблица V. Сравнительная таблица новейших лидеров и эскадренных миноносцев.

| Наименование и год спуска на воду. | Водоизмещение (в полн. грузу). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедное вооружение. | Примечания. |
|--|--------------------------------|------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|--|
| АНГЛИЯ. | | | | | |
| Лидер <i>Брюс</i> (18) . . . | 1800 | 36,5 | 5—12 | 6—53 с. | |
| Эсм. <i>Тайриан</i> (18) . . . | 930 | 39,7 | 1—7,6 аэро 3—10,2 | 4—53 с. | |
| » <i>Врен</i> (19) | 1500 | 34 | 4—12 | 6—53 с. | |
| С. Ш. А. | | | | | |
| Эсм. <i>Брукс</i> (18) | 1308 | 35 | 4—10,2/50 1—7,6/26 противоаэр. | 12—53 (четыре тройных). | Принимает один истребительн. самолет. |
| ЯПОНИЯ. | | | | | |
| Эсм. I кл. №№ 1—23 (1922) (нечетн. №№). | 1440 | 34,5 | 4—12 | 6—53 (три двойн.). | Вступают в строй 1924—25 г. |
| Эсм. I <i>Шюказе</i> | 1366 | 34 | 4—12 | » | Вступили в строй в 1921—22 г. |
| » II кл. №№ 2—20 (1922) (четн. №№) | 850—900 | 31,5 | 3—12 | 4—53 (два двойн.). | Вступил в строй 1921—24 г. |
| Эсм. <i>Аши</i> | | | | | |
| ФРАНЦИЯ. | | | | | |
| Лидер <i>Жагуар</i> (24) | 2700 (норм. 2362) | 35,5 | 5—13,2—7,6 противоаэр. | 6—55 | Район действия: 2500 миль (18 узл.), 900 миль (полн. ход.) |
| Эсм. <i>Бурраск</i> (24) | 1475 | 33 | 4—13; 1—7,6 противоаэр. | 6—55 | Район действия: 3000 миль (15 узл.). |
| ИТАЛИЯ. | | | | | |
| Лидер <i>Леоне</i> (23) | 2200 | 34 | 8—12; 2—7,6 противоаэр. | 6—45 | Принимает 100 мин. |
| Эсминцы типа <i>Франческа Кристли</i> (стр.) | 1150 | 35 | 3—12 | 6—45 | Район действия: 2750 миль (15 узл.). |
| ИСПАНИЯ. | | | | | |
| Лидер <i>Чуррука</i> (стр.) | 1650 | 36 | 5—12 | 6—53 | Район действия: 4500 миль (14 узл.). |
| Эсм. <i>Амседа</i> (22) | 1325 | 34 | 3—10/40 2 противоаэр. | 4—53 | |

занять какую-нибудь позицию у своих или неприятельских берегов и выжидать приближения неприятельских судов. Правда, в английском флоте был создан еще во время мировой войны тип подлодок, обладающий очень большим надводным ходом (до 25 узлов), но эти подлодки оказались не вполне удачными. Сейчас новейшая английская подлодка *X-I*, величайшая в мире, производит опыты; повидимому, она также будет обладать очень большим надводным ходом (до 36 узлов). Остальные же современные подлодки имеют надводный ход не превышающий 18 узлов. В настоящее время принято следующее подразделение подводных лодок: 1) *эскадренные*, с большой надводной скоростью, позволяющей им действовать совместно с главными силами, 2) *позиционные*—для действия в своих водах, на заранее подготовленной позиции, 3) *блокадные*—для операции в водах противника против его военных и торговых судов, 4) *крейсерские*—для действий против морской торговли неприятеля на океанах. 5) *подводные заградители*—для постановки мин заграждения. Английская терминология иная: 1) океанские подлодки, 2) мореходные подлодки, 3) подлодки береговой обороны и 4) подводные заградители. В минувшую мировую войну подлодки впервые получили действительное применение. Первоначальные их успехи и потопление ими военных судов посеяли страх перед ними, но вскоре моряки всех флотов освоились с новой опасностью, научились применять против них меры, и к концу войны военные суда, следовавшие строго инструкциям по борьбе с подлодками, могли плавать почти безопасно. Гораздо больших результатов достигли подлодки во время операций против торговых судов. Большой район действия подлодок позволял им переходить из Германии в Америку и обратно без пополнения запасов топлива. Германские подлодки успешно уничтожали своими торпедами и артиллерией английские торговые суда, и одно время можно было опасаться, что они вовсе закроют подвоз продовольствия в Англию и тем самым решат войну в пользу Германии. Но затем, как уже указывалось, были изобретены противолодочные средства, и к концу войны германских подлодок погибало столько, что не успевали их заменять новыми.

Были недели, в которые германские подлодки топили по 40 пароходов (свыше 1600 тонн вместимости), а в то же время общее число военных судов (линкоров, лин. кр. и легких кр.), потопленных за все время войны, не превышает 27. Общая мировая потеря торгового тоннажа равна 15 миллионам тонн. За это же время было уничтожено

210 германских подлодок, из общего числа их 385, то есть больше половины.

Большое значение имеет применение подводных лодок в качестве минных заградителей: подлодки, имеющие запас мин заграждения, могут незаметно приходить на позицию и незаметно выставлять свои мины; укажем пример из мировой войны: германская подлодка поставила незаметно мины в нашем тылу, у острова Гогланд (на этих минах подорвался крейсер *Рюрик*) и недалеко от Кронштадта, у острова Лавенсаари.

Главным оружием подлодки являются торпедные аппараты: по большей части внутренние—трубчатые; таких аппаратов на современных подлодках устанавливается до 8. На подлодках берется довольно значительный запас торпед Уайтхеда, чтобы иметь возможность более долгий срок оставаться в море, не пополняя их запаса.

Артиллерия на подлодках служит для того, чтобы дать ей некоторую защиту при плавании в надводном положении, для действия против воздушных сил и, наконец, для потопления коммерческих судов. Обычно на подлодках устанавливаются орудия средних калибров (от 7,6 с.—15 с. = 6"), но в английском флоте существует особый тип подлодок—так называемых подводных маниторов, имеющих по одному 12" орудью; эти подлодки были построены для борьбы с береговыми укреплениями; сейчас они исключены из состава действующего флота.

Для надводного хода почти на всех подлодках употребляются двигатели внутреннего горения, и лишь на некоторых английских подлодках (тип *K*)—паровые турбины. Для подводного хода пользуются исключительно электродвигателями, получающими ток от аккумуляторных батарей.

Размер подлодок растет сравнительно медленно. Наибольшая из них в подводном положении имеет водоизмещение в 3600 тонн. По поводу размеров подлодок, подводные специалисты в последнее время, повидимому, считают, что лучше строить не очень большие подлодки (тонн на 1500), так как большими подлодками труднее управлять, труднее незаметно произвести атаку неприятеля, и на них командиру невозможно лично за всем усмотреть. Справедливость такого мнения подтверждают частые аварии и гибель больших подлодок за последнее время. Подлодки подводные заградители, берут запас до 60 мин заграждения.

Новейшие американские подлодки имеют на верхней палубе небольшой ангар для сложенного гидросамолета; гидро-

Табл. VI. Сравнительная таблица новейших подлодок.

| Наименование и год спуска на воду. | Водозм. надводное подводное. | Скорость хода надводн. подводн. | Вооружение. | Район действия надв. подв. | Примечания. |
|------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|---|----------------------------|---|
| АНГЛИЯ. | | | | | |
| X 1 (22) | тонн. 2824 3658 | узл. 36 | 4 — 14 | ? | В периоде испытаний. |
| O 1 (24) | 1503 1777 | — | — | ? | Достраивается. |
| K 26 (19) | 2140 2814 | 24 9,5 | 3 — 10, 2 противовозропл. 6 — 45 с. торп. аппарат. | ? | В начале 1924 г. совершила самостоятельный переход в Сингапур и обратно. |
| M 1 — M 3 | 1620 1980 | 16 9,5 | 1 — 30, 5/35, 1 — 7, 6 противозар. | ? | Так назыв. «подводные мониторы». В настоящее время исключены из действующего флота. |
| L 1 — L 69 | 975 1170 | 17,5 10,5 | 4 — 45 с. торп. аппарат. 1 — 10, 2 6 — 53 с. торп. аппарат. | ? | |
| С. ШТ. АМЕРИКИ. | | | | | |
| V 1, V 2, V 3 (1924). | 2164 2748 | 21 9 | 1 — 12, 7/35, 1 — 7, 6/35 аэр. 6 — 53 с. торп. аппарат. запас торпед — 16. | Очень большой. | Повидимому, будут иметь бронирование. Вступают в строй в 1925 г. |
| T 1, T 2, T 3 (18—19). | 1106 1487 | 20 11 | 1 — 10, 6 — 53 торп. аппарат. запас торпед — 16. | 7000 — 8000 | Неудачный тип. Неспособен следовать за флотом. |
| S 1 — S 51 (18—20). | 993 1230 | 15 12 | 1 — 10/30. 5 — 53 торп. аппарат. запас торпед — 14. | 5000 (11 узл.). | Многие из подлод. тип. V, T и S имеют приспособления для приема самолетов. |

| | | | | | |
|--|--------------|------------|--|--------------------------------|--|
| ЯПОНИЯ. | | | | | |
| № 64—57 (стр.) | 1500 2000 | ? | ? | ? | Данные об японских подлодках держатся в большом секрете. По неофициальным данным, в Японии существует три новейших типа подлодок: 1) среднего размера, 800 — 900 тонн, надв. скорость хода — 17 узл., артиллерия — 1 орудие, 6 торпедн. аппаратов, район действия — 8000 миль. 2) Тип <i>Kaigin</i> — 1500 — 2000 тонн водоизмещения, артиллерия — 1 — 2 скорострельных орудия. Район действия — 12000 — 14000 миль. 3) Тип <i>Kaigin</i> - Фламм — 3000 — 7000 тонн водоизм., артиллерия — 2 — 8" орудия; запас торпед — 40; район действия — 25000 миль. Имеется броневая защита и защита против противолодочных средств. Все подлодки рассчитаны на большую глубину погружения. |
| № 51—57 | 900 1082 | 17 10,5 | ? | ? | |
| ФРАНЦИЯ. | | | | | |
| <i>Редутабль</i> (стр.) | 2400 3000 | 18 11 | ? | ? | Заложены в 1924 г. |
| <i>Ванжес</i> (стр.) | | | | | |
| 9 подлодок типа <i>Рекэн</i> (24) | 1130 1410 | 16 10 | 1 — 10. 8 торп. аппарат. запас торпед — 16. | 7000 (9 узл.). 105 (5 узл.) | Район действия — на 30 дней крейсерства. |
| 12 подлодок типа <i>Арман</i> (24) | 600 765 | 14 9,5 | 1 — 10. 7 торп. аппарат. | 2000 (10 узл.). 90 (5 узл.) | |
| ИТАЛИЯ. | | | | | |
| 4 подлодки типа <i>Бальья</i> | 1300 1600 | 18,5 10 | 2 — 10. 8 — 53 торп. аппарат. и одна 53 с. труба для постановки мин. Запас мин — 18. | ? | Все механизмы и приборы управления расположены в средней части подлодки. |

самолет выводится из ангара на верхнюю палубу и сбивается, после чего подлодка погружается и гидросамолет оказывается на воде. Гидросамолет при подлодке значительно облегчает ей всевозможные операции, выполняя разведку, сообщая о приближении добычи или опасности.

Суда особого назначения.

Размеры настоящей книги не позволяют подробно остановиться на всех последних постройках судов особого назначения в иностранных флотах, поэтому отметим здесь лишь наиболее интересные типы отдельных классов.

В течение довольно большого периода постройкою специальных минных заградителей занимались лишь — Россия, Германия и Япония, но широкое применение этого рода оружия во время мировой войны изменило такое положение. В настоящее время специальные минные заградители есть у следующих государств:

Минные заградители.

1) *Англия*. Строится минный заградитель-крейсер (cruiser-minlayer) *Адвенчур*, спущенный на воду в 1924 г., водоизмещение этого заградителя — 7376 тонн, остальные его элементы держатся в секрете. Под минный заградитель перестроен бывший пассажирский пароход *Принцесс Маргарет* (водоизм. 5151 тонн, скор. хода — 23 узла, вооружение — 2—4", 7 и 2—3" аэро; принимает 400 мин) и четыре небольших монитора (*М 28, М 31, М 33 и М 22*. Водоизм. 540 тонн, скор. хода 10—12 узл., принимают около 50 мин.). Кроме того, для постановки мин заграждения приспособлены:

1 лидер — *Абдиель* (берет 60—70 мин), 12 эсминцев (берут 20—40 мин), подлодки *L 25 и L 14* (берут по 14 мин) и быстроходные моторные катера *С. М. В.* (4 мины).

2) *С. Ш. А.* — минные заградители имеются двух типов: а) легкие минные заградители, приспособленные из эсминцев, на которых сняты торпедные аппараты; эти легкие заградители берут по 80 мин; в) минные заградители второй линии (Second line) — старые крейсера *С.-Франциско* (для Атлант. флота, водоизм. 4083 тонны, скор. хода 19 узл., берет 300 мин) и *Бальтимора* (водоизм. 4413 т., скор. хода 20 узл. — для Тихоокеанского флота) и два бывших пассажирских парохода — (одного типа. Водоизм. 3800 тонн, скор. хода — 20 узл.).

3) *Япония*. Минные заградители: старый броненосный крейсер *Aso* (бывш. *Баян*), берет 420 мин; *Katsuriki* — по-

строенный в 1916 г. специальный заградитель в 2000 тонн водоизм., скор. хода — 13 узл., берет 150 мин; кроме того, имеется 12 так называемых «минных судов», постройки 1917—1918 г. (водоизм. 430 т., скор. хода — 12 узл., запас мин 40—50).

4) *Франция* не имеет специальных минных заградителей, но 7 подлодок приспособлены для постановки мин (наибольшие из них берут по 38 мин). 5) В Италии для постановки мин оборудованы все легкие крейсера (берут по 120—200 мин), почти все лидеры и эсминцы (новейшие лидеры берут до 100 мин), подлодки типа *Балилья*, а кроме того имеются специальные заградители двух типов: 2 заградителя по 120 тонн водоизм., скор. хода 13 узл., берут по 60 мин., и 12 вновь построенных заградителей по 600—700 тонн водоизм., при скорости хода в 10 узлов и запасе мин в 200 штук.

Из второстепенных морских держав особое внимание на этот класс судов обращают Нидерланды, имеющие 15 небольших заградителей, главным образом, для Нидерландской Индии.

Кроме того, к судам особого назначения относятся: канонерские лодки (небольшие суда, приспособленные для действия в специальной обстановке: вблизи берегов против неприятельских укреплений и сухопутных частей, на озерах, в шхерах, в реках; бывают мореходные и речные канонерские лодки), сетевые заградители — для постановки особых сетей против подводных лодок, мониторы (специально для борьбы с приморскими укреплениями; вооружены крупной артиллерией и имеют малую осадку; во время мировой войны мониторы строились Англией и Италией, для действия у мелководного бельгийского побережья и у устьев итальянских рек; после войны большинство из них исключено из списков), броненосцы береговой обороны (линкоры водоизмещением около 3000—7000 тонн), учебные суда, посыльные суда, минные транспорты и т. п.

Все главнейшие морские державы (и даже второстепенные, вроде Испании и Нидерландов) в последние годы обращают особое внимание на достаточное снабжение своих флотов вспомогательными судами: матками для эсминцев (у Англии — 6, у С. Ш. А. — 10, у Японии — 4), матками подлодок (Англия — 9, С. Ш. А. — 9, Япония — 2), нефтеналивными транспортами (А. — 65, С. Ш. А. — 20, Я. — 14), угольными транспортами, транспортами для боевых припасов, плавучими мастерскими, водолеями, госпитальными судами, холодильниками и т. п.

Из перечисленных вспомогательных судов особый интерес представляют вступившие в строй в 1924 г. японские матки

эсминцев *Джиней* и *Шогей*, специально построенные для этой цели; водоизмещение их 8500 тонн, остальные детали неизвестны, но по внешнему виду они значительно отличаются от общепринятого типа вспомогательных судов: это большие двухтрубные суда с яхтенным образованием форштевня, трехногой мачтой и 4 орудиями довольно большого калибра, установленных в башнях или в башенновидных щитах на носу и на корме; возможно, что эти большие суда предназначены для облегчения операций эсминцев на широких водных просторах Тихого океана.

В 1924 г. в американском флоте появился новый класс: аэростатная матка, представляющая собою нефтеналивной транспорт, с надстроенной на корме швартовой мачтой высотой в 28 метров, для швартовки дирижаблей (аэростатная матка *Патка*).

II.

Вашингтонская конференция и ее влияние на современное состояние флотов.

Основой морского могущества отдельных государств служат их линейные флоты: количеством и качеством линейных судов до сих пор еще измеряется боевая мощь флота. Но постепенное развитие и усовершенствование типов линейных кораблей и линейных крейсеров настолько увеличило их стоимость, что уже перед мировой войной лишь главнейшие морские державы могли позволить себе роскошь строить суда наиболее сильных типов, а линейные крейсера сооружались лишь в Англии, Германии, Японии и России¹⁾. Мировая война внесла дальнейшие изменения в состав держав, строящих линейные суда: почти все воюющие державы вовсе отказались

¹⁾ Несколько цифр покажут нам, насколько тяжелым бременем являются для государства расходы на постройку флота и на его содержание в исправном состоянии. Постройка современного линкора обходится в 70 мил. рублей золотом, линейного крейсера в 65 миллионов, большого крейсера в 18 миллионов, крейсера новейшего типа в 22 миллиона, эсминца в 2,8 миллионов, большой подлодки — в 4,2 мил. зол. рублей. Так что вместо одного линкора или линейного крейсера можно построить 4 крейсера, или 25 эскадренных миноносцев, или 16 больших подлодок. Содержание в плавании в течение одного года одного линкора обходится в 5 миллионов зол. руб., одного линейного крейсера — в 4 мил. зол. руб., одного крейсера — 2,5 мил. зол. руб.; одного эсминца или подлодки в 1/2 мил. зол. руб.; таким образом, содержание одного линкора соответствует содержанию 2 легк. крейсеров, или 11 эсминцев, или 11 подлодок.

от достройки уже начатых постройкою линейных кораблей и линейных крейсеров (Россия, Германия, Франция, Италия, Австрия). Причина такого отказа кроется в следующих обстоятельствах: неудовлетворительное финансовое положение перечисленных государств; недостаток потребных в громадном количестве судостроительных материалов; опасение, что заложенные корабли не смогут вступить в строй еще до окончания войны, и, таким образом, затраченные на них средства не послужат непосредственно на борьбу с противником; недостаток рабочих рук и желание использовать имеющихся в наличии рабочих на срочное создание более необходимых боевых средств (напр., в Германии — постройки подводных лодок); наконец, неуверенность в том, что же следует строить — надводный линейный, подводный, или воздушный флот?

Почти не пострадавшие экономически — Соедин. Штаты Америки и Япония — одни продолжали осуществлять обширные судостроительные программы, спуская на воду одно за другим громадные линейные суда и не забывая в то же время постройку подводных лодок и соответствующего воздушного флота. Лихорадочное соревнование этих двух капиталистических держав в деле создания мощных флотов объясняется их стремлением оспаривать друг у друга господство на Тихом океане, так как без этого господства невозможен захват и обеспечение за собою китайского рынка. В 1921 г. американский конгресс принял решение довести свой флот до такой силы, чтобы он был равен сильнейшему из существующих флотов, т.-е. английскому.

Между тем, Англия, достигнув уничтожения германского флота, достроила последнее свое линейное судно — линейный крейсер *Худ* и, не имея соперников на морях, временно приостановила линейное судостроение; но решение Америки создать себе сильнейший в мире флот и настойчивость Японии в проведении судостроительных программ, создали угрозу вековому господству Англии на океанах, в виду чего последняя также опубликовала судостроительную программу, включавшую постройку 4 громадных линейных крейсеров.

Почти также обстоит вопрос и с сооружением укреплений на различных тихоокеанских островах и по берегам Тихого океана, — Америка, Япония и Англия взапуски друг перед другом тратили бешенные средства на вооружение.

Вопрос о господстве на Тихом океане особенно сильно затрагивал Америку. После мировой войны Америка оказалась в выгодном по отношению к Европе положении, т. к. для американцев участие в войне было «скорее спортивным упраж-

нением, нежели национальным бедствием». Америка фактически захватила большую часть мирового рынка, но ни разоренная Европа, ни развившее собственное производство английские колонии, ни Советская Россия не являлись полем для сбыта излишков американской продукции. Понятно, что взоры Америки обратились на Китай, но в виду того, что главные пути в Китай — морские пути Тихого океана, для завладения китайским рынком необходима предварительная гегемония над Тихим океаном, и здесь Америка встретила лицом к лицу с могущественной морской державой — Японией. И вот, в 1922 г. Америка делает попытку «победить Японию дипломатически и заставить последнюю признать американскую гегемонию над Тихим океаном». Тогдашнее соотношение силы флотов Америки, Японии и Англии казалось выгодным для первой, она решается зафиксировать морские вооружения, «как определенные и устойчивые величины», и созывает в г. Вашингтоне «конференцию по ограничению вооружений на море», на которую прислали своих представителей Англия, Япония, Франция и Италия. Предметом занятий этой конференции служило ограничение вооружений на море и решение спорных вопросов на Тихом океане и в Китае.

Кроме уже указанных экономических и политических факторов, созыв конференции обуславливался еще отчасти требованиями «экономии» и стратегии: как мы видели, дальнейшее увеличение линейных судов связано с ростом ассигнований не только на постройку этих судов, но и на переустройство портового оборудования, доков, каналов (в том числе и Панамского канала, шлюзы которого потребовали бы уширения, что связано с необходимостью изыскать способы увеличения объема воды для их заполнения); влияние стратегического фактора видно из того, что на конференции был принят десятилетний перерыв в постройке линейных судов нового типа, перерыв как раз необходимый для сооружения нового канала из Атлантического океана в Тихий, или для переоборудования Панамского канала, столь важного в военном отношении для Америки, как кратчайший путь для переброски ее флота из одного океана в другой.

На первых же заседаниях конференции, Соединенные Штаты сделали весьма эффектный жест, заявив о своем согласии прекратить постройку всех своих еще недостроенных линейных судов (т.-е. 9 линкоров и 6 линейных крейсеров), если на такую же меру согласятся другие державы. После некоторых прений, решено было, что С. Ш. сохранят в

общей сложности 3 из линкоров нового типа, Япония — 2, а Англия имеет право заложить 2 новых линкора.

Главнейшие из постановлений Вашингтонской конференции следующие:

В виду того, что линейные суда составляют основу мощи каждого флота, их общий тоннаж ограничивается следующими цифрами: Англия и Соединенные Штаты имеют право содержать столько линейных кораблей и линейных крейсеров¹⁾, чтобы общее их водоизмещение не превышало бы 525.000 тонн, Япония — 315.000 тонн, Франция и Италия — по 175.000 тонн. Другими словами, по водоизмещению состав линейных флотов будет соответствовать пропорции — Англия : С. Ш. А. : Япония : Франция : Италия = 5 : 5 : 3 : 1,75 : 1,75. Значит, число судов может быть и разное, но общее их водоизмещение должно подчиняться строгой норме. К договору приложены таблицы, в которых для каждого флота указано, какие суда подлежат уничтожить, и какие сохранить. Срок службы каждого линейного судна определен в 20 лет, — по истечении двадцатилетней давности постройки, государства имеют право заменить устаревшие суда новыми. Но такая замена не может произойти ранее 1931 г., т.-е. с 1921 г. устанавливается десятилетний перерыв в судостроении — «*канкулы*», как он назван в договоре. Вновь строящиеся линейные суда не могут превышать по водоизмещению 35000 тонн, а калибр их крупной артиллерии не должен быть больше 16" (40,6 с.); каждый корабль (кроме авио-маток), свыше 10000 тонн водоизмещения, считается линейным судном. Таким образом, после замены всех линейных судов новыми, одинаковыми, по 35000 тонн водоизмещения, число их во флотах Англии и Америки будет по 15, в Японском флоте — 9, у Франции и у Италии — по 5.

Следующий класс судов, подвергшийся нормированию — это крейсера. Но здесь общий тоннаж остался без ограничения, пределы были лишь положены размерам крейсеров и калибру их артиллерии — водоизмещение не свыше 10000 тонн, и калибр артиллерии не больше 20,3 с. (8").

Из остальных классов судов, внимание конференции оставалось на авио-матках. Здесь нормы положены и для общего водоизмещения авио-маток каждого флота: Англии и С. Ш. А. разрешено иметь их на 135.000 тонн, Японии — на 81.000 тонн, Франции и Италии на 60.000 тонн; срок службы авио-маток устанавливается в 20 лет, наибольшее водоизмещение —

¹⁾ Нормы водоизмещения приведены в английских тоннах.

27000 тонн (это касается лишь вновь закладываемых, а не пере-
страиваемых из судов других классов), калибр артиллерии—
не свыше 20,3 с. (8"); число орудий калибром свыше 8" не
должно превышать 8; число орудий калибром меньше 5"—
не ограничено. Авио-маткой считается судно свыше 10000 тонн
водоизмещения. Ни одно вновь строящееся судно, кроме
линейных, не должно иметь артиллерии свыше 8" калибра.

При учете водоизмещения, принимается водоизмещение
судна, полностью снабженного всеми запасами, включая
питьевую воду для команды, но без топлива и воды для
питания котлов.

Эскадренные миноносцы и подлодки вовсе не подвергаются
никаким ограничениям, хотя представители Англии и пытались
совершенно запретить постройку последних. В конце концов
решено было не пользоваться подлодками для войны против
морской торговли, но эта статья до сих пор не принята
Францией, и нет сомнения, что она, как и другая, запрещаю-
щая употребление на войне ядовитых газов, в случае действи-
тельной войны будут нарушены.

Относительно укреплений на берегах и островах Тихого
океана, также было достигнуто соглашение: целый ряд районов
было разрешено укреплять, а обширные водные пространства
по середине Тихого океана оставлены без права возведения
каких бы то ни было оборонительных сооружений. Этим
самым образован промежуток в 3000 миль между Японской
и Американской зонами, промежуток, который придется
покрыть тому или другому флоту, в случае наступательных
действий, при чем этот флот на значительном протяжении
в 3000 миль, окажется лишенным всяких баз.

По удачному выражению одного английского писателя,
на Вашингтонской конференции державы сговаривались не
о том, как бы прекратить войны, а о том, как бы вести их
подешевле. Действительно, выполнив в точности все пункты
договора касавшиеся тоннажа и типа линейных судов, морские
державы немедленно снова приступили к соревнованию в по-
стройке боевых судов, но перенесли это соревнование из
области линейных судов — в область крейсеров и легких
крейсеров.

Решения конференции были выгодны главным образом
для Англии, потом для Японии. Англия сохранила все свои
сильнейшие суда, отказалась от постройки 4-х еще не зало-
женных линейных судов и получила право сейчас же заложить
два новых линейных корабля, которые, по готовности, будут
сильнейшими в мире; в то же время, она избавилась от

тяготивших ее расходов по содержанию излишнего числа
старых судов, с ее дороги был убран нарождавшийся соперник
на море — Соединенные Штаты Америки, лишенные теперь
возможности осуществить честолюбивую мечту о первенстве
на море. Япония смогла после договора тратить меньше
денег на постройку линейного флота, сохранила в составе
флота два линкора с 16" артиллерией — против трех амери-
канских, а также оказалась обладательницей четырех линейных
крейсеров, столь необходимых на широких водных просторах
Тихого океана, в то время, как Соединенные Штаты их
не имеют вовсе. Соед. Штаты потеряли более всех, а
более всех обиженной оказалась Франция, все еще мечтающая
о сильном линейном флоте: на конференции ее сравняли
с Италией.

После Вашингтонской конференции состоялись еще две
конференции по ограничению вооружений на море: в 1923 г.
в Лос-Анжелесе — конференция всех Южно-Американских
республик, и в 1924 г. в Риме — конференция второстепенных
морских держав, в том числе и СССР. Ни та, ни другая
из этих конференций не пришли ни к какому положительному
результату, в виду разногласия договаривавшихся держав отно-
сительно предоставленных им норм. В настоящее время
в Англии и в Соединенных Штатах Америки существует
стремление к созыву новой конференции, которая должна
ограничить водоизмещение легких крейсеров, миноносцев,
подлодок, а также нормировать воздушные флоты. Можно пред-
видеть, что Япония, пострадавшая от землетрясения, применит
охотно к такому соглашению; Франция же, вероятно, будет
возражать против него.

Результаты Вашингтонской конференции выясняются на-
глядно из следующей сводки: (см. стр. 56).

Для сравнения сил одного флота с другим недостаточно
просто подсчитать число судов того или иного класса, или
число орудий на всех судах каждого класса; одни голые
цифры еще не покажут нам преимуществ в силе одного
флота над другим. Предположим, мы сравниваем русский
флот периода мировой войны с итальянским; по числу линей-
ных судов, русский флот превосходил итальянский, но русский
флот был разделен между двумя морями, в то время, как
итальянский действовал сосредоточенно. Значит, при сравне-
нии одного флота с другим, приходится брать в расчет те
задачи, которые стоят перед флотом, и судить, может ли
флот данного качества и количества с ними справиться. Но
не достаточно иметь многочисленный сильный и современный

**Вашингтонское соглашение по ограничению вооружений.
Февраль 1922 г.**

(Срок соглашения истекает в 1936 году).

| | Англия. | Соед. Шт. Америки. | Япония. | Франция. | Италия. |
|-------------------------------|-----------|--------------------|-----------|-----------|-----------|
| Линейные суда. | | | | | |
| Общее водоизмещение | 525000 т. | 525000 т. | 315000 т. | 175000 т. | 175000 т. |
| Соотношение | 5 | 5 | 3 | 1,75 | 1,75 |

Размеры Не свыше 35000 тонн; артиллерия не свыше 40,6 с. (16").

Срок службы линейных судов — 20 лет.

Крейсера В течение 10 лет воспрещается всякая постройка.

Общее водоизмещение Не ограничено.

Размеры Не свыше 10000 тонн. Артиллерия не свыше 20,3 с. (8").

Срок службы Без ограничения (по английскому предложению 15 лет).

Авио-матки.

| | Англия. | Соед. Шт. Америки. | Япония. | Франция. | Италия. |
|-------------------------------|-----------|--------------------|----------|----------|----------|
| Общее водоизмещение | 135000 т. | 135000 т. | 81000 т. | 60000 т. | 60000 т. |

Размеры Не свыше 27000 тонн водоизмещения. Артиллерия не свыше 20,3 сан. (8").

Срок службы 20 лет.

Эскадренные миноносцы. Ограничений нет.

Подводные лодки. Число и размер не ограничен. Запрещена война против морской торговли.

Война против морской торговли. Задержание парохода, осмотр его, своз команды и уже после этого — потопление.

Ядовитые газы. Использование запрещено.

| | Англия | Соед. Шт. Америки. | Япония. | Франция. | Италия. |
|---|-----------------------------------|------------------------------------|--|----------|---------|
| Опорные пункты. | | | | | |
| Укрепление и оборудование разрешено | Канада, Австралия, Нов. Зеландия. | Америка, Аляска, Панама, Гавай. | Япония и ближайшие острова. | — | — |
| Укрепление и оборудование запрещено | Гонг-Конг. | Филиппины, Гуам, Алеутск. острова. | Курильские о-ва. Бонинские о-ва. О-ва Лиу-Киу, Формоза, Пескадорские о-ва. | — | — |

Табл. I. Численный состав флотов главнейших морских держав.

После Вашингтонской конференции.

(В скобках обозначено число строящихся судов. Устаревшие суда в расчет не приняты).

| | Линкоры (дредноуты). | Линейные крейсера. | Крейсера. | | Эсминцы. | | Подлодки ¹⁾ . | | | Авио-матки. |
|--------------------------------|----------------------|--------------------|-----------|------------------|----------|-----------|--------------------------|-------------|--------------------|-------------|
| | | | Крейсера | Легкие крейсера. | Лидеры. | Эсминцы | Океанские. | Мореходные. | Береговой обороны. | |
| Англия (с колон.) | 18 (2) | 4 | 3 (11) | 46 | 18 | 189 (2) | 40 (3) | 22 | 2 | 6 (2) |
| Соед. Штаты Америки | 18 | — | — | 10 | — | 309 | 3 (4) | 93 | 27 | 1 (2) |
| Япония ²⁾ | 6 | 4 | (8) | 21 | — | 116 (21?) | 2 (23) | 56 (14) | 10 | 2 (2) |
| Франция | 6 | — | (5) | 5 | 1 (6) | 56 (18) | (2) | 22 (9) | 24 (12) | (1) |
| Италия | 5 | — | 5 (5) | 9 | 9 | 52 (12) | — | 46 (23) | 10 (10) | 31 |
| Испания | 2 | — | 9 (2) | 3 | (3) | 10 | — | 41 (10) | 6 (6) | 4 |
| | | | 3 (2) | | | 10 (3) | | 10 (6) | | |

¹⁾ Принята английская классификация подлодок.
²⁾ Сведения о числе новейших японских подлодок весьма приблизительны.

Табл. II. Численный состав флотов наших ближайших соседей.

| | Линкоры | | Линейные крейсера. | Брон. берег. обороны. | Старый бр. крейсер. | Легкие крейсера. | Лидеры. | Эмин. и минонос. | Подлодки. |
|---------------------|---------|--------|--------------------|-----------------------|---------------------|------------------|---------|------------------|-----------|
| | дред. | до-др. | | | | | | | |
| Германия | — | 6 | — | — | — | 6 (1) | — | 24 | — |
| Дания | — | — | — | 5 | — | — | — | 23 | 14 (2) |
| Швеция | — | 3 | — | 9 | 1 | — | — | 10 (2) | 16 (1) |
| Финляндия | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 3 |
| Польша | — | — | — | — | — | — | — | 6 | (3?) |
| Эстония | — | — | — | — | — | — | — | 3 | — |
| Латвия | — | — | — | — | — | — | — | — | (2) |
| Румыния | — | — | — | — | — | — | 2(4) | 13 | — |
| Турция | — | 1 | 1 | — | — | 23 | — | 9 | — |

Табл. III. Личный состав флотов главнейших морских держав.

| | Действительная служба. | | Резервный личный состав. | |
|-------------------------------|------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
| | Ком-состав. | Неком-состав. | Ком-состав. | Неком-состав. |
| Соед. Штаты Америки | 7.873 | 86.000 | 4.256 | 18.179 |
| Англия | 8.571 | 91.397 | 2.179 | 43.858 |
| Япония | 7.550 | 58.274 | 1.819 | 29.600 |
| Франция | 3.914 | 55.741 | 2.395 | 96.700 |
| Италия | 2.347 | 42.501 | 4.513 | — |

флот, вполне соответствующий поставленным задачам—надо еще, чтобы этот флот был бы укомплектован хорошо обученным личным составом, и при том в необходимом количестве.

Есть и еще одно обстоятельство, играющее большую роль при оценке боеспособности флота: если флот не имеет хорошо оборудованных портов, где бы он мог ремонтироваться, пополнять запасы и отдыхать—то такой флот обречен на большие затруднения во время войны, и его боеспособность может значительно понизиться после первого же боевого столкновения, после первых же, хотя бы и не очень серьезных, повреждений судов. Примером такого случая служит начало русско-японской войны, когда два наших линейных корабля получили пробоины, выведшие их надолго из строя, главным образом, из-за отсутствия доков для их починки. Вот почему в дальнейшем изложении будет обращено большое внимание на вопросы *базирования*, т.-е. на наличие достаточного числа приспособленных военных портов-баз, снабженных доками, мастерскими и запасами, без которых боеспособному флоту не обойтись.

III.

Англия.

Великобритания не представляет собою географического единства: британские владения разбросаны по всем морям, и хотя расположены непрерывной широкой полосой на поверхности земли, но связаны они между собою только океаном. Единство Великобритании держится только на ее морском могуществе: флот обеспечивает связь метрополии с ее колониями. Кроме того, при нормальных условиях питания населения, метрополия—Англия—может просуществовать, без поддержки извне, не более шести недель.

Поэтому понятно, какое большое значение придается Англией флоту: он является основой ее обороны, главным родом оружия, тем, чем в других береговых государствах является армия. В течение двух столетий Англия сохраняет свое первенство на морях и ревниво следит за появлением морских соперников, каждый раз пуская в ход все средства, чтобы оказаться сильнее их. Первоначально Англия держалась такого правила: ее флот должен быть сильнее соединенных флотов трех следующих за нею сильнейших морских держав; но вскоре такие расходы стали даже ей не под силу, и тогда ее флот держался на уровне соединенных флотов двух следую-

щих держав. Наконец, после мировой войны, пришлось сделать еще одну уступку: английский флот должен быть равен по силе следующему за ним флоту.

Наибольшее значение имеют морские пути, связывающие Англию с Индией, которая является в сущности ее житницей. Пути эти легче всего пересечь в Средиземном море, поэтому издавна Англия там и держала самые лучшие и сильнейшие свои суда. Только перед самой мировой войной, когда появилась новая угроза самим островам со стороны молодого германского флота, Англия заключила соглашение с Францией, предоставив ей свободу действий в Средиземном море, а сама перевела главные силы своего флота в Северное море, чтобы иметь возможность встретить германский удар. Затем, когда германский флот сошел со сцены, а американский—особенно усиленно создавался, главные силы английского флота были переведены в Атлантический океан, ибо опасность можно было ожидать только отсюда, т. е. с Японией в то время еще действовал союзный договор, а Средиземноморские державы были не опасны. Но в 1922 г. наметилось изменение положения: Вашингтонское соглашение положило конец росту американского флота, союз с Японией был нарушен. Средиземноморские державы (Франция, Италия) снова зашевелились, создавая легкие морские силы и воздушный флот. Тогда, Англия решилась на новый шаг—перенесение центра тяжести своих морских сил в такой пункт, откуда было бы удобно действовать и для охраны морских путей из Индии, и для обороны колоний, в пункт, который бы господствовал на двух океанах—Индийском и Тихом. Таким пунктом является, по мнению руководителей английской морской политики,—Сингапур в Малаккском проливе, соединяющем воды Индийского океана с водами Тихого океана.

Сингапур был хорошо оборудован уже издавна: здесь находились доки, вмещавшие все английские дредноуты без противоминных утолщений. Но было решено преобразовать его в первоклассную операционную базу с громадными доками, мастерскими, складами жидкого топлива и т. п. Обладая такой базой, английский флот приобрел бы еще большую подвижность, т.-е. способность свободно действовать вдали от родины, опираясь на целую сеть опорных пунктов. Расходы на полное оборудование Сингапура составляют около 100 миллионов золотых рублей. «Рабочее» правительство отказалось от осуществления этого проекта, но появившийся у власти кабинет Болдуина вновь получил утверждение парламента на проведение «Сингапурского плана». Сингапур, конечно, важен

и еще в одном отношении: в тамошних английских и соседних голландских колониальных владениях имеются нефтяные источники, которые также охранялись бы наличием сильного английского флота от покушений Японии, неимеющей собственной нефти.

Временно, взамен переброски главных сил в Тихий океан, их перебрасывают в Средиземное море (в 1924 году переведена одна часть линкоров), где будут находиться лучшие суда английского флота, базируясь на Мальту; отсюда они смогут также, в случае необходимости, оказать давление на Ближнем Востоке и в Черном море, что мы и видели во время последних событий в Турции и в Египте. Наиболее уязвимая часть пути в Индию—это морские пути в Средиземном море, где они пересекаются с важными для Франции поперечными путями в африканские колонии; кроме того, здесь же находится Суэцкий канал, проходящий через территории Египта, объявленного самостоятельным государством. Поэтому, Англия вновь обращается к круглому пути вокруг Африки, через о-в Вознесения, о-в св. Елены, Саймонстоун, Дурбан и о-ва в Индийском океане (св. Маврикия и др.), объединенные теперь вместе с Цейлоном под общим управлением, что особенно важно в военно-морском отношении. Этим путем в 1924 году была послана в кругосветное плавание крейсерская эскадра.

Судовой состав.

После Вашингтонского соглашения английский флот насчитывает 18 линейных кораблей, принадлежащих к следующим типам:

I. Линкоры с 15" (38,1 с.) орудиями:

1) 5 линкоров типа *Ривендж* (*Ройэль Ок*, *Ройэль Соверен*, *Резолюшэн*, *Рамилье*). Эти линкоры вступили в строй частью во время мировой войны, частью после нее, и все теперь снабжены противоминными утолщениями. Элементы их следующие:

Водоизмещение 29800—34000 тонн; скорость хода—22 узла; артиллерия состоит из 8—38,1 с. (15") орудий, 14—15,2 с. (6") орудий противоминной артиллерии и двух 7,6 с. противозв.; торпедное вооружение—4—53 с. бортовых под-

водных аппарата. Бронирование очень полное, при чем главный пояс достигает толщины в 13" (330 мм.).

2) 5 линкоров типа *Куин Элизабет* (*Малайе, Уорспайт, Берхэм, Вэлмент*), (8—15", 12—6", 2—7,6 с. противоаэр.). Эти линкоры, заложенные еще до мировой войны, замечательны своею большою скоростью хода, достигающей 25 узлов, и, таким образом, представляют собою нечто среднее между линейными крейсерами и линкорами. По своим элементам они весьма схожи с предыдущим типом; слабое место их состоит в отсутствии противоминных утолщений (в настоящее время они поочередно снабжаются таковыми), в остальных же отношениях они являются и по сие время одними из удачнейших типов линкоров.

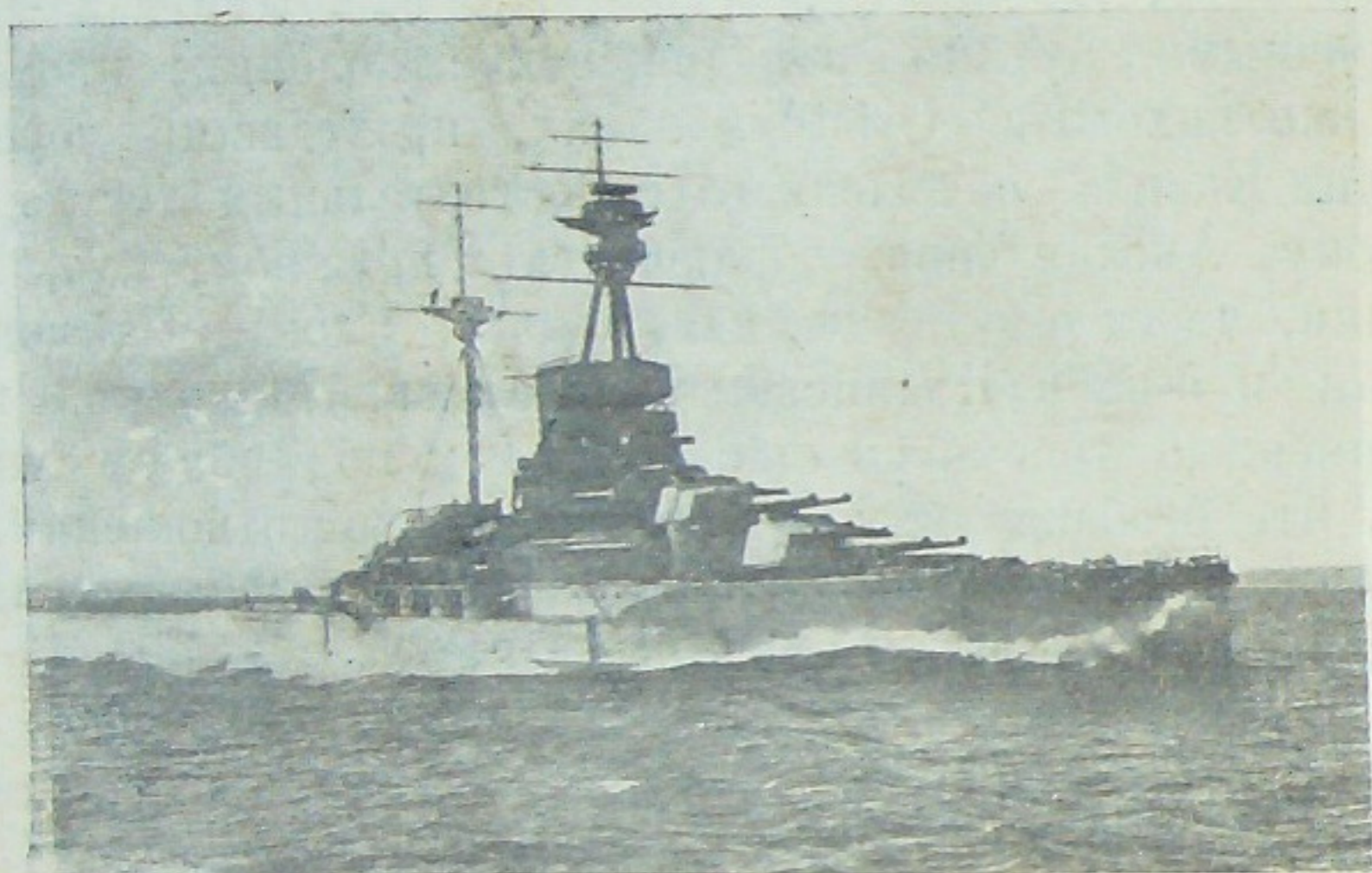


Рис. 6. Линкор Ривендж.

II. Линкоры с 13,5" (34,3 с.) орудиями:

4 линкора типа *Айрон Дюк* (*Марборо, Венбоу, Эмперор оф Индия*). Эти линкоры к началу мировой войны составляли цвет английского флота, а *Айрон Дюк* был флагманским судном командовавшего главными силами — «*Великим флотом*»; элементы их следующие:

Водоизмещение 25400 тонн; скорость хода 21 узел; артиллерия—10—34,3 с. (13,5"), 12—15,2 с. (6") и 2—7,6 с. противоаэр.; торпедное вооружение—4—53 с. бортовых подводных аппарата. Главный броневой пояс состоит из 305 с. (12") брони. Эти линкоры также не имеют противоминных утолщений, хотя в Ютландском бою линкор *Марл-*

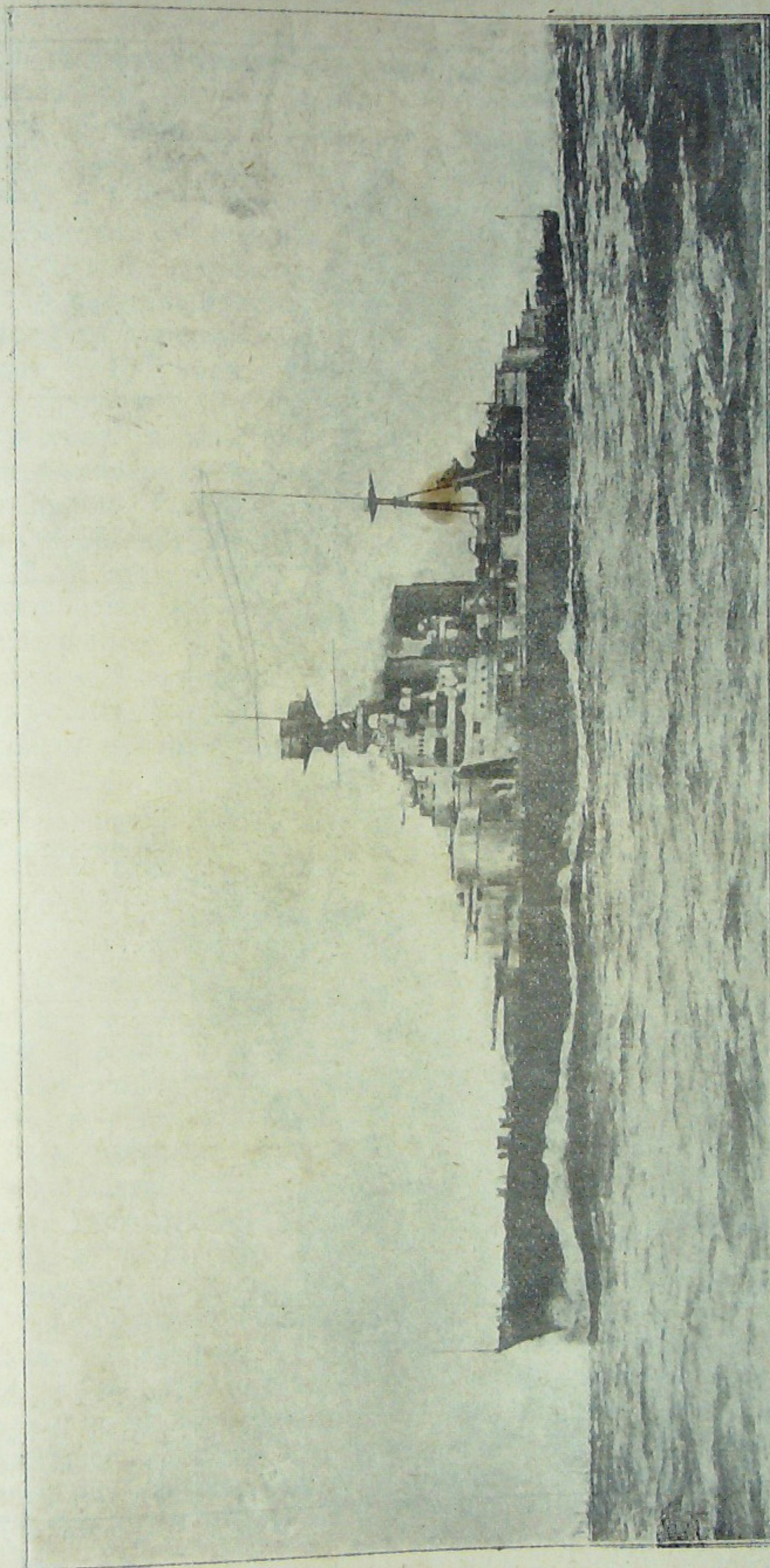


Рис. 7. Величайший в мире военный корабль—лин. крейсер Худ.

боро выдержал успешно попадание торпедой с германских миноносцев.

К постройке 1911—12 гг. относятся 3 линкора типа *Кинг Джордж V* (четвертый из них потоплен в мировую войну) и к 1910 г.—линкор *Тендерер*. Линкоры этого типа отличаются от предыдущих более слабой противоминной артиллерией, состоящей из 12—10,2 с. (4") орудий.

До настоящего времени английские линкоры были распределены следующим образом: наиболее сильные—все 10 линкоров с 15" артиллерией—составляли Атлантический флот, а 7 линкоров с 13,5" орудиями (без *Тендерера*, находившегося в резерве, в качестве учебного судна)—входили в состав Средиземноморского флота. С августа 1924 г. положение изменилось. В состав Средиземноморского флота входят 4 линкора с 15" артиллерией (тип *Квин Элизабет*), и 4 линкора с 13,5" артиллерией (тип *Айрон Дюк*). В Атлантическом флоте остаются остальные линкоры с 15" артиллерией (за исключением двух ремонтирующихся), а линкоры типа *Кинг Джордж V* вступают в резервный флот, находящийся в отечественных портах, укомплектованный не полным числом команды и плавающий лишь по особой мобилизации. После вступления в строй линкоров *Нельсон* и *Родней*, линкоры типа *Кинг Джордж* будут исключены из строя, согласно Вашингтонского договора.

Линейные крейсера.

Следующий класс судов, представленный в английском флоте—это линейные крейсера, которые пока все причислены к Атлантическому флоту, при чем один из них *Тайгер*, служит учебно-артиллерийским судном (в настоящее время *Риноун*—в капитальном ремонте). Крейсера эти принадлежат к трем различным типам. Из них *Худ*, заложенный почти в день Ютландского сражения, единственный воплотил его опыт. Этот корабль нами уже разобран весьма обстоятельно. Здесь остается лишь добавить, что он на долгое время, если не навсегда, останется величайшим в мире военным судном, а французские морские специалисты придают ему особое значение, называя его «морским орлом» и считая, что благодаря его преимуществу в ходе, он будет господствовать на морях, т. к. он может уйти от всех сильнейших его линейных судов и, в то же время, поддерживать скорость хода почти равную скорости хода современных крейсеров, которые на волне будут терять ее в большей степени, чем *Худ*.

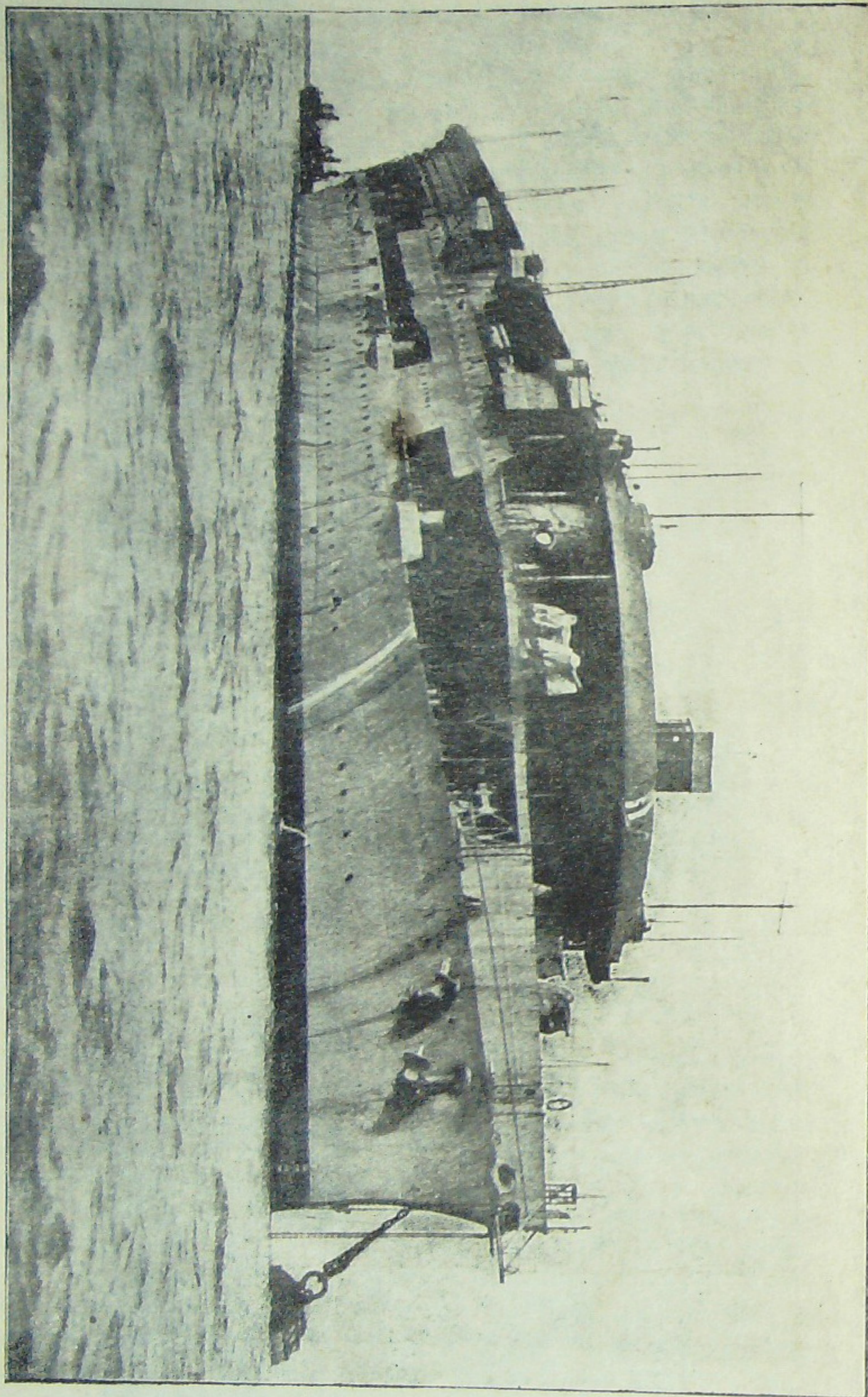


Рис. 8. Авно-магга Фюрриор.

Два линейных крейсера типа *Риноун* нужно считать не вполне удачными. Они были заложены сейчас же после Фалклендского сражения, когда успех был одержан сравнительно слабо защищенными английскими линейными крейсерами типа *Инвинсибл*; поэтому и крейсера типа *Риноун* имели первоначально очень слабую броневую защиту, как вертикальную (пояс около 6"), так и горизонтальную. После мировой войны

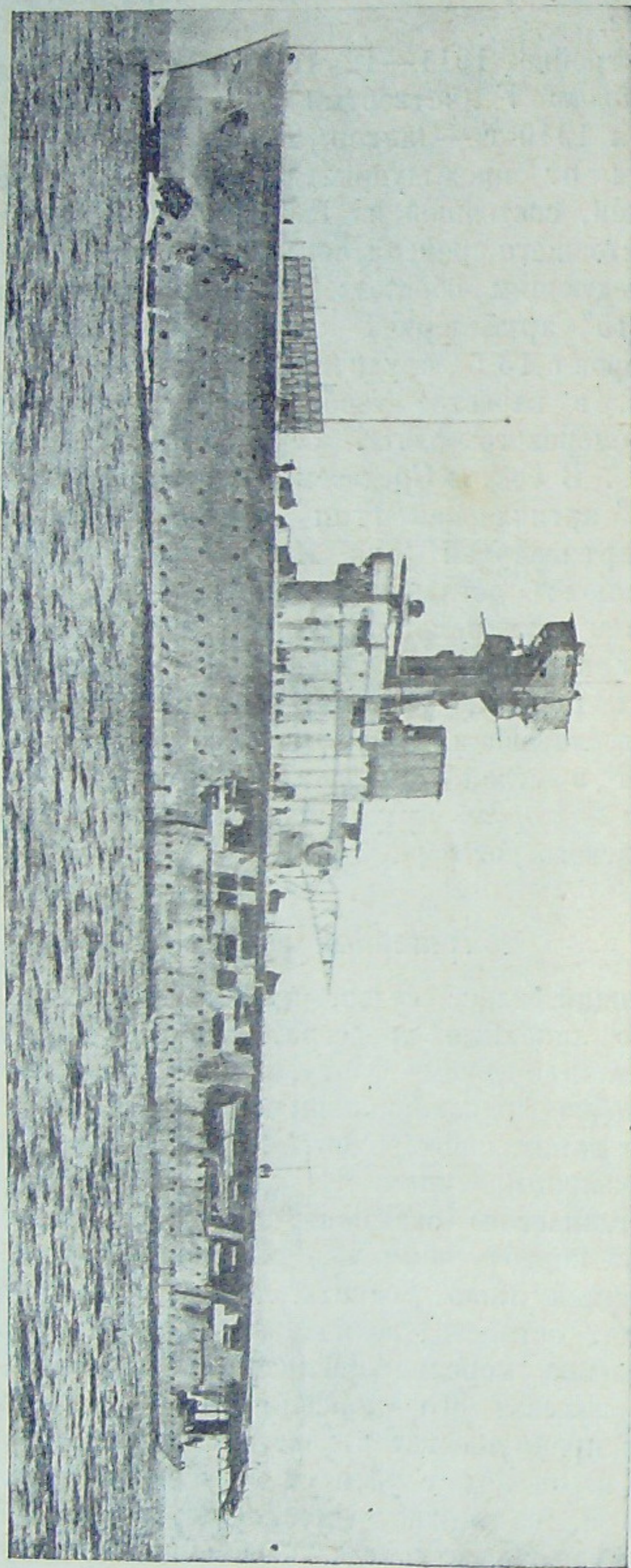


Рис. 9. Авио-матка Хермес.

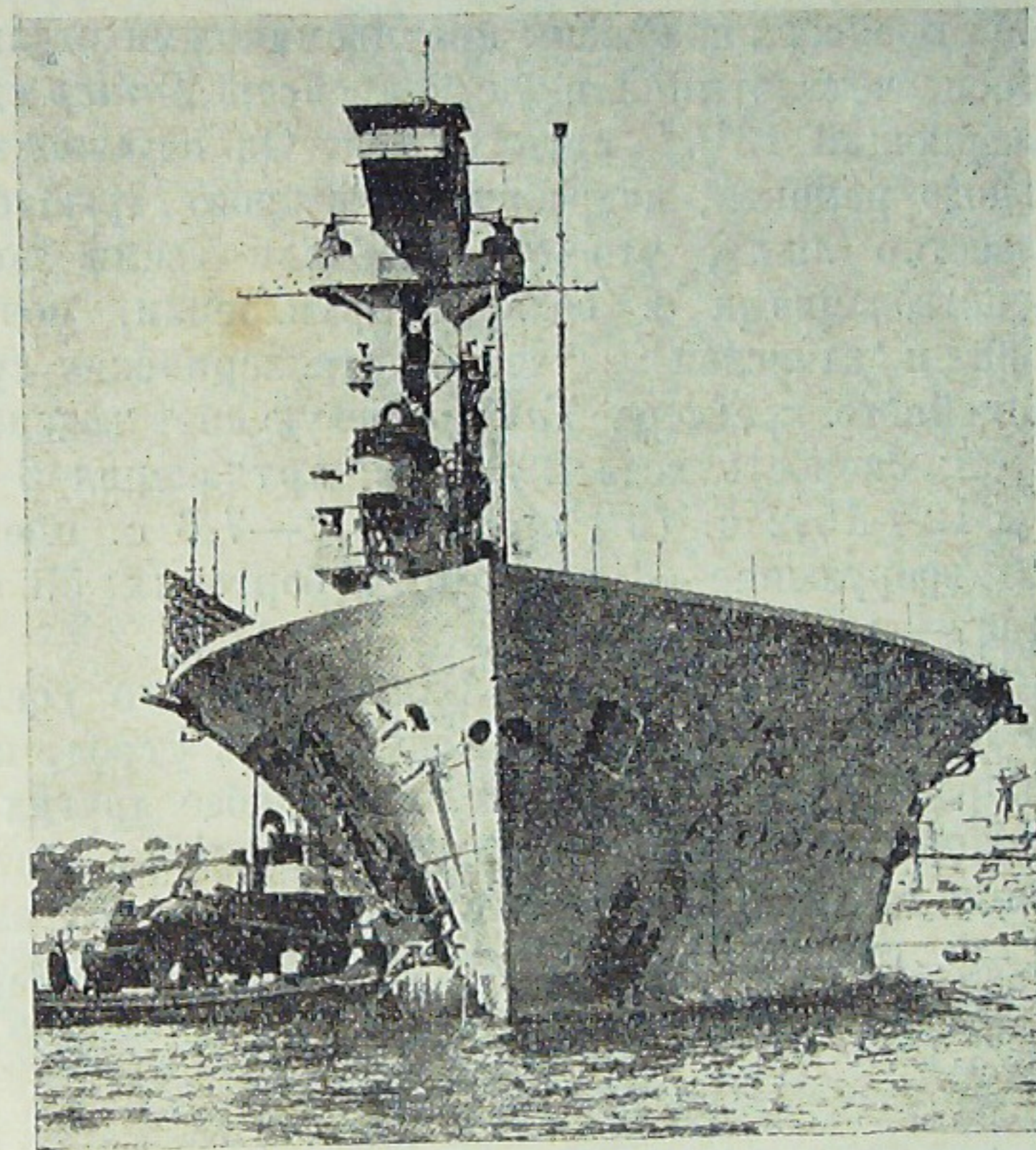


Рис. 10. Авио-матка Хермес (вид с носа).

они поочередно вступали в капитальный ремонт, и броневая защита их значительно совершенствовалась (пояс до 9"). Элементы их следующие: водоизмещение—около 27000 тонн (в полном грузу—32700 тонн); скорость хода—31,7—32,7 узлов (по английским сведениям, нуждающимся в проверке, один из этих крейсеров во время мировой войны, при погоне за германскими легкими крейсерами, развил ход до 41 узла); артиллерия 6—38,1 с. (15") орудий и 15—10,2 с. (4") орудий, поставленных по три на общей установке, 4—10,2 с. и 2—7,6 с. противозащитной; торпедное вооружение 8—53 с. подводных (4 двойных) торпедных аппаратов. Интересно отметить, что на этих крейсерах 6—15" орудий

установлено в двух двух-орудийных башнях на носу и 2—15" — на корме; а на строившихся одновременно германских линейных крейсерах типа *Граф Шнее* расположение башен как раз обратное, т.-е. две башни на корме и одна на носу. Ясно, что германские крейсера были рассчитаны, главным образом, на бой при отходе от английских сил, а английские — на преследование; таким образом, различные задачи повлияли на появление двух различных, весьма близких друг к другу, типов. Оба крейсера снабжены противоминными утолщениями.

Наконец, четвертый линейный крейсер *Тайер* единственный, обладающий 13 $\frac{1}{2}$ " артиллерией. Он недавно вышел из капитального ремонта, подробности которого держатся в секрете; известно лишь, что его снабдили всеми последними усовершенствованиями в области артиллерии, почему собственно он и зачислен в учебно-артиллерийские суда. Элементы линейного крейсера *Тайер* следующие: водоизмещение 29000 тонн; скорость хода 29 узлов; артиллерия 8—34,3 с. (13 $\frac{1}{2}$ ") и 12—15,2 с. (6") орудий и 2—7,6 с. противоаэр.; торпедное вооружение—4 подводных бортовых 53 с. аппарата; броня—пояс 229 мм. (9").

Если бы не существовало Вашингтонского соглашения, *Тайер* в недалеком будущем вышел бы из строя, как устаревший корабль; но теперь он лишь слабее других английских линейных крейсеров, но сильнее японских, построенных несколькими годами ранее, благодаря чему он сохранит свое значение до своего исключения из списков флота по предельному возрасту в 1931 году.

Авио-матки.

Англия была первой морской державой, которая приступила к созданию авио-маток, т.-е. судов, с палубы которых могут взлетать самолеты.

Первые опыты были не вполне удачны, но с перестройкой из коммерческого парохода авио-матки *Арус* вопрос оказался решенным. На *Арус* полетная палуба совершенно свободна от каких бы то ни было препятствий; дым выводится по горизонтальным дымовым трубам за корму; мостики и рубки опускаются под палубу. Единственным ее недостатком является слишком малая скорость хода (25 узлов), не позволяющая ей следовать за флотом.

Следующие авио-матки также получались помощью перестройки наиболее подходящих уже имеющихся судов: авио-

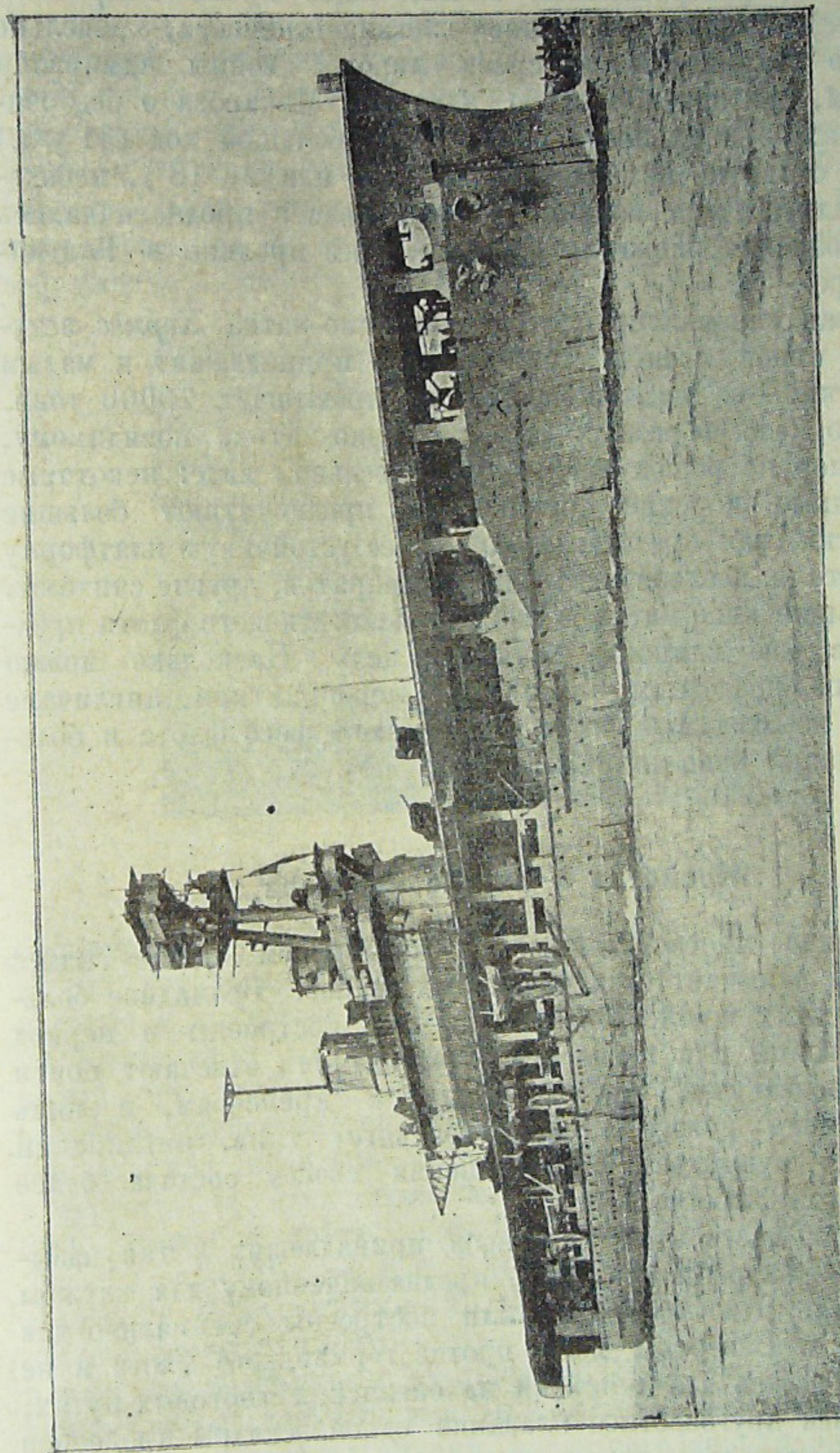


Рис. 11. Авио-матка И г л ь.

матка *Иль*—это бывший линкор *Индия*, авио-матка *Фюриоз* (а также перестраиваемые в настоящее время *Глориоз* и *Корэджес*)—бывшие «большие» легкие крейсера, довольно неудачно задуманные во время мировой войны адмиралом Фишером, повторившем идею адмирала Макарова о безбронных судах: эти крейсера имели очень большой ход (31 узл.) и очень сильную артиллерию (4—15" или 2—18"), небольшую осадку, очень тонкий броневой пояс и предназначались для выполнения операции прорыва через проливы в Балтийское море.

Первая специально построенная авио-матка *Хермес* вступила в строй осенью 1923 г.; она принадлежит к малым авио-маткам—ее водоизмещение не превышает 10000 тонн. Вопрос о целесообразных размерах авио-маток, повидимому, до сих пор не решен еще в окончательном виде: некоторые иностранные морские специалисты предпочитают большие авио-матки, как представляющие более устойчивую платформу для взлета и посадки воздушных аппаратов, другие считают, что большие авио-матки в составе действующего флота представят в бою слишком большую цель. Насколько можно судить по последним английским мероприятиям, англичане считают необходимым иметь в составе своего флота и большие и малые авио-матки.

Крейсера и легкие крейсера.

Особенно многочисленный в английском флоте класс крейсеров включает суда различных типов. Громадное большинство этих крейсеров (37 из 49) построены в период мировой войны или после нее. Поэтому они отвечают почти всем требованиям, предъявляемым к крейсерам, и лишь с появлением нового «Вашингтонского» типа, английский флот стал нуждаться в пополнении своего состава более современными крейсерами.

Главная масса этих крейсеров принадлежит к так называемому «эскадренному» типу, предназначенному для службы при флоте. Эти крейсера были построены специально для операций в Северном море против германского флота и не предназначались для действий на океанских торговых путях, но недавнее кругосветное плавание одной эскадры крейсеров типа «Д» доказало их прекрасные мореходные качества и способность удерживать значительную скорость хода во время шторма. Легкие крейсера этой разновидности принадлежат

к трем различным типам: *С*, *Д*, и *Е* (тип *С* состоит из 25 легких крейсеров, названия коих начинаются на букву *С*, тип *Д*—из 8 легких крейсеров, с наименованиями, начинающимися на букву *Д*, тип *Е*—два строящихся крейсера: *Энтерпрайз* и *Эмеральд*). Все перечисленные типы являются последовательным улучшением типа *С*. (Водоизмещение типа *С* 3800—4200 тонн, типа *Д*—4800 тонн, типа *Е*—7700 тонн; скорость хода типов *С* и *Д*—29 узлов, типа *Е*—33 узла, артиллерия—от 4 до 7 шестидюймовых орудий; торпедное вооружение — от 8 до 12 надводных аппаратов 53 с.;

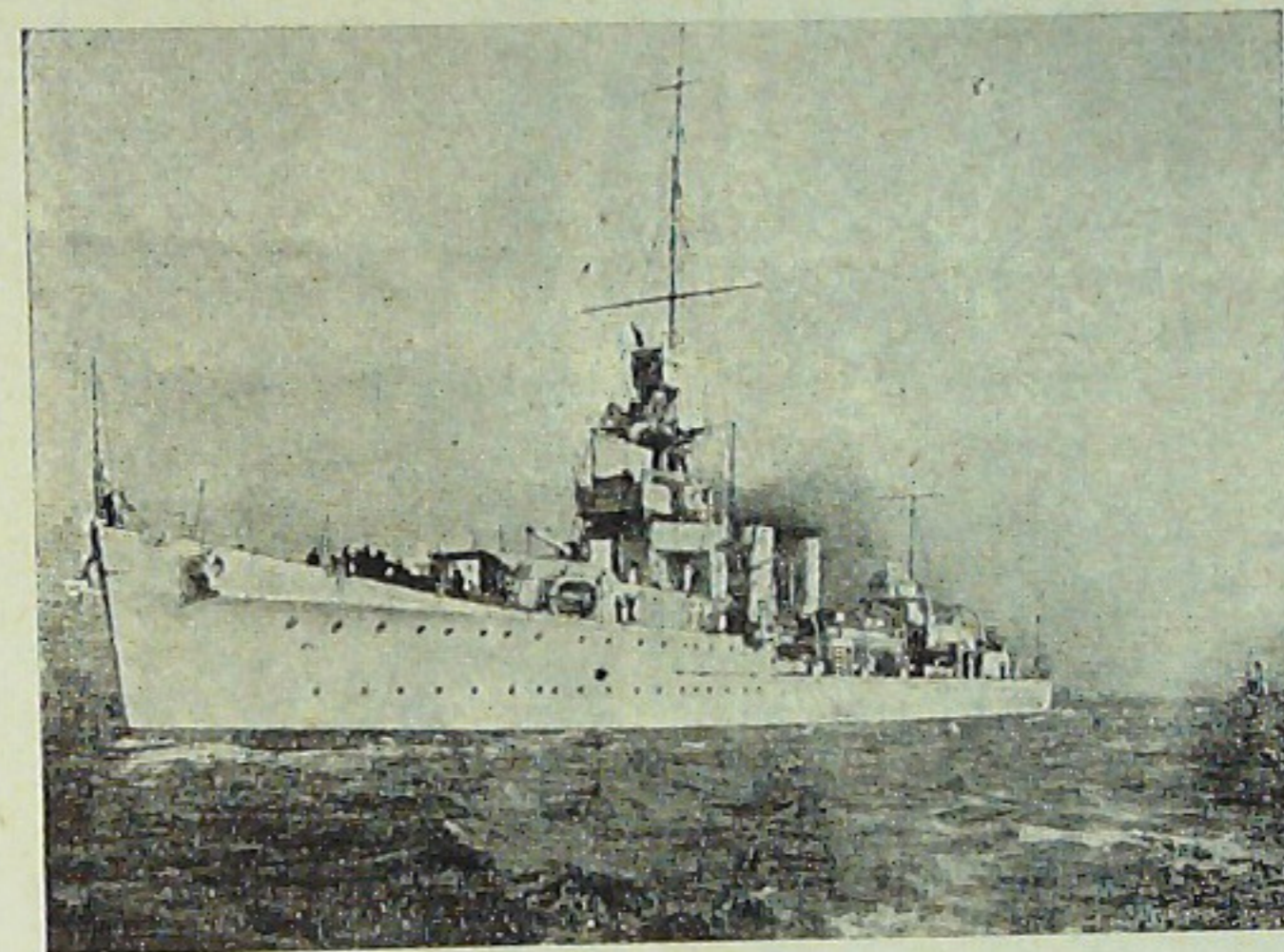


Рис. 12. Легкий крейсер типа «С».

бронирование—пояс—38—76 мм.; артиллерия на некоторых из них установлена вся за броневыми щитами, на новейших носовые и кормовые орудия в башнях, палуба—25 мм).

Кроме того, во время мировой войны англичане создали новый тип крейсера—для борьбы с германскими вспомогательными крейсерами-уничтожителями торговли. К этому типу принадлежат крейсера типа *Хаукис* (два в строю, один в перестройке, один строится, один погиб; водоизмещение—9900 тонн, скорость хода 30—31 узла; артиллерия—7—19 с.), 10—7,6 с., торпедное вооружение: 4 надводных и 2 подводных—53 сант. аппарата, броня—пояс по всей ватерлинии 38—76—38 мм., палуба 38—25 мм.; имеют противоминные утолщения). Эти крейсера в свое время были сильнейшими и быстроходнейшими в мире и явились родоначальниками последнего современного типа, отвечающего высшим нормам Вашингтонского соглашения (10000 тонн водоизмещения и артиллерия 8" калибра), како-

вых в настоящее время в составе английского флота не имеется, но заложено—5 (тип *Кент*).

Во всяком случае, как по количеству, так и по качеству, английские крейсера оставляют далеко за собою суда этого класса всех прочих держав и лишь Япония в этом отношении может соперничать с Англией.

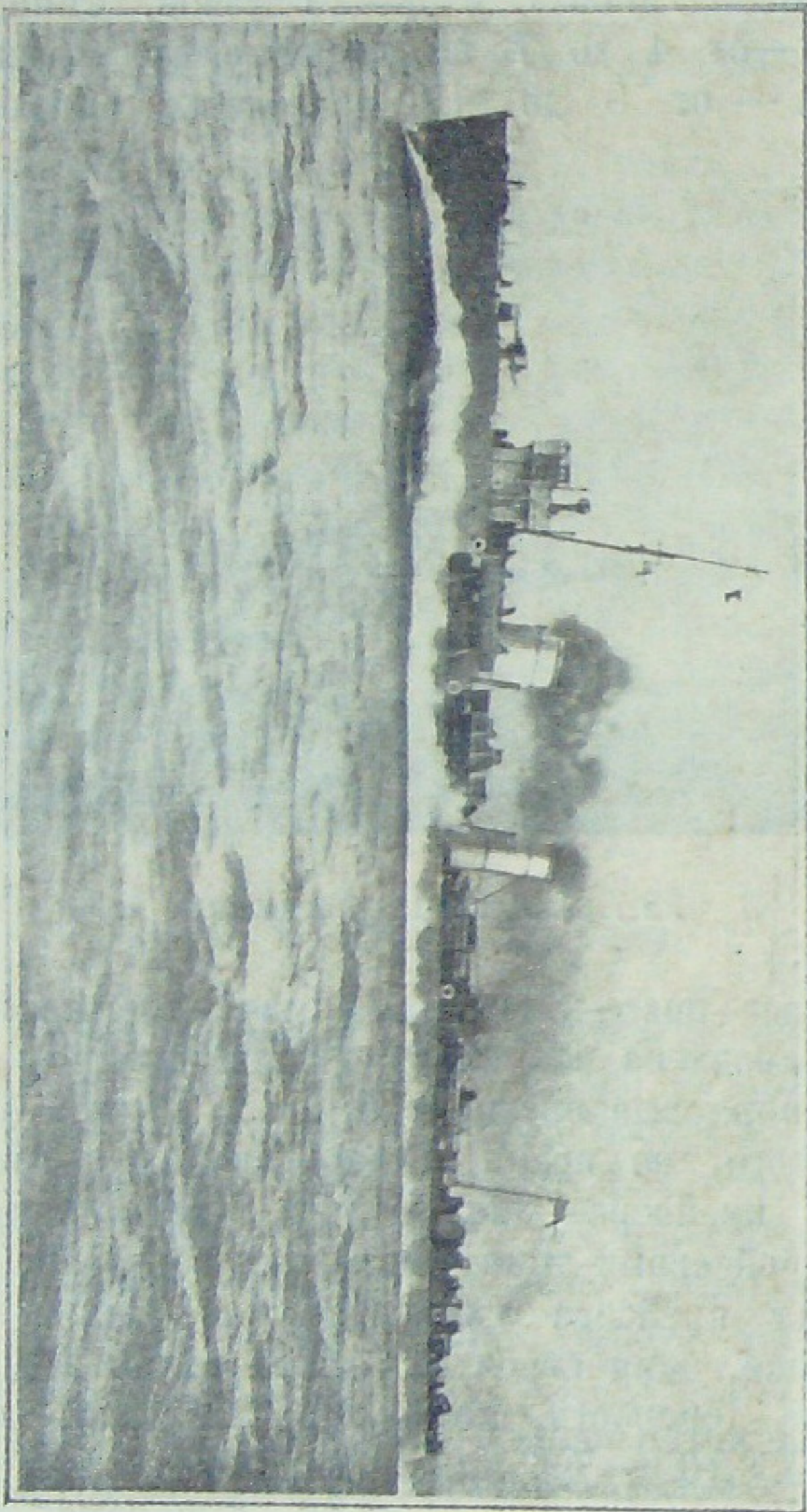


Рис. 13. Эскадренный миноносец *Тайриан*. (Самое быстроходное судно в мире: скор. хода 39,7 узл.).

Эскадренные миноносцы.

Эскадренные миноносцы Англии разделяются на лидеры и на собственно эскадренные миноносцы, при чем в состав соединения (флотилии) входит 1 лидер и 8 эскадренных

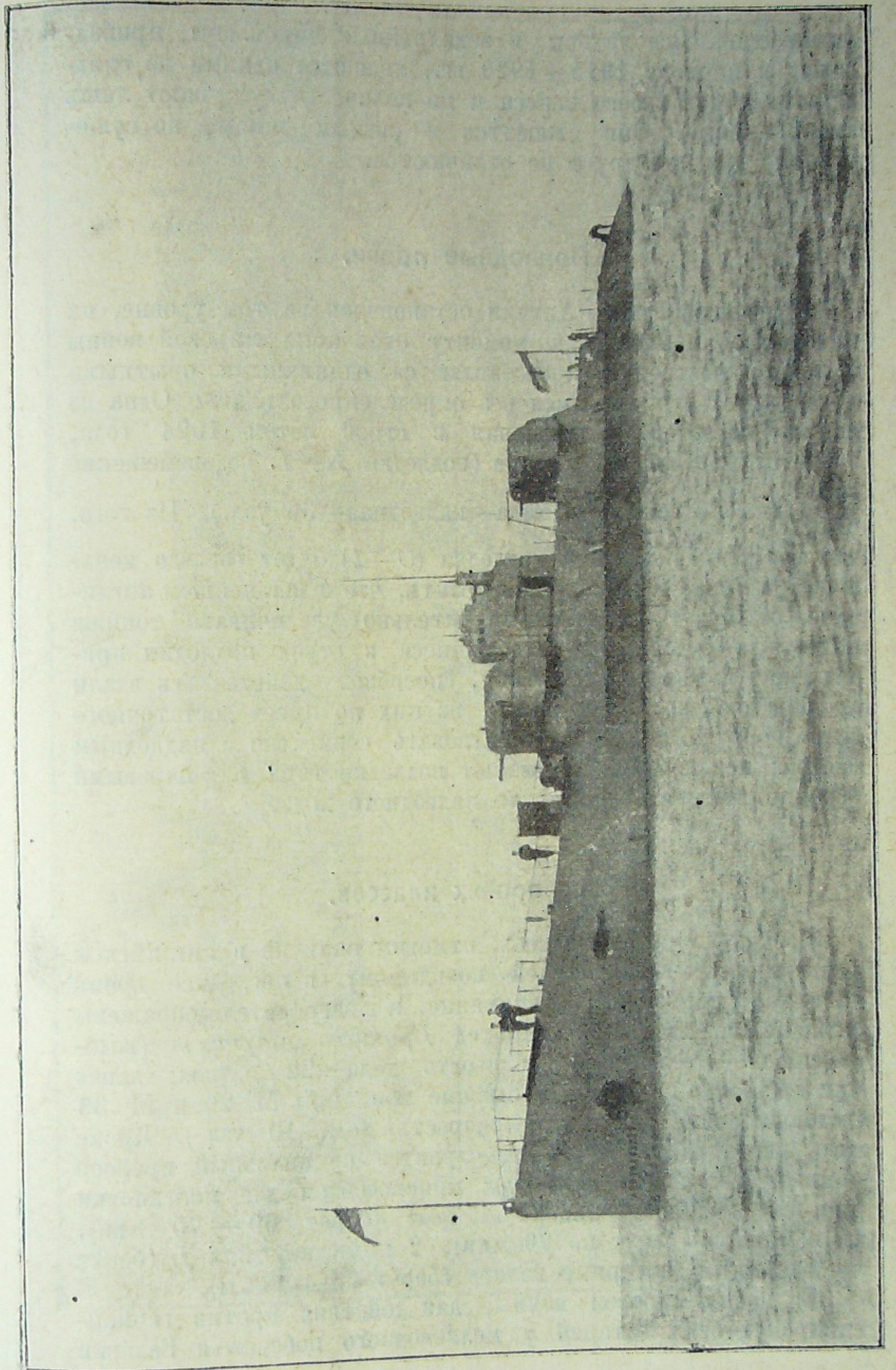


Рис. 14. Подводная лодка *X-1*.

миноносцев. Все лидеры и эскадренные миноносцы, принадлежащие к периоду 1915—1920 гг., являются одними из сильнейших судов своего класса и по количеству уступают лишь американским. Они относятся к разным типам, но существенно друг от друга не отличаются.

Подводные лодки.

Подводный флот Англии остановился на том уровне, на котором он находился к моменту окончания мировой войны и новые постройки представляются единичными опытными подлодками, строящимися без определенного плана. Одна из новых подлодок, вступившая в строй летом 1924 года, является наибольшей в мире (подлодка X—1, водоизмещение $\frac{2824}{3658}$ — тонн, скорость хода—надводная—36 узл.). Из того, что следующая за ней подлодка (O—1) будет гораздо меньшего размера, можно предположить, что в дальнейшем англичане не будут пытаться значительно увеличивать тоннаж подводных судов. Все находящиеся в строю подлодки принадлежат к мореходному типу, способному действовать вдали от берегов, но большинство из них не имеет достаточного надводного хода, чтобы действовать совместно с надводным флотом; исключение составляют подлодки типа K с паровыми турбинными двигателями для надводного хода.

Суда прочих классов.

Из судов прочих классов, отметим наличие в английском флоте минных заградителей: повидимому, в последнее время на них обращено особое внимание, и в заградители обращены большой пассажирский пароход *Принцесс Маргарет* (водоизмещение—5151 тонн; скорость хода— $22\frac{1}{2}$ узла; запас мин заграждения—400) и бывшие мониторы M 29 и M 33 (водоизмещение 540 тонн, скорость хода 10 узл.). Кроме того, как указывалось выше, строится специальный крейсер минный заградитель *Адвенчур*; приспособлен для постановки мин заграждения: лидер *Абдиел* (берет 60—70 мин), 12 эсминцев (берут по 20 мин), 2 подлодки типа L (берут по 14 мин) и моторные катера (берут по 4 мин).

Во время мировой войны, для действия против германских береговых батарей у мелководного побережья Бельгии

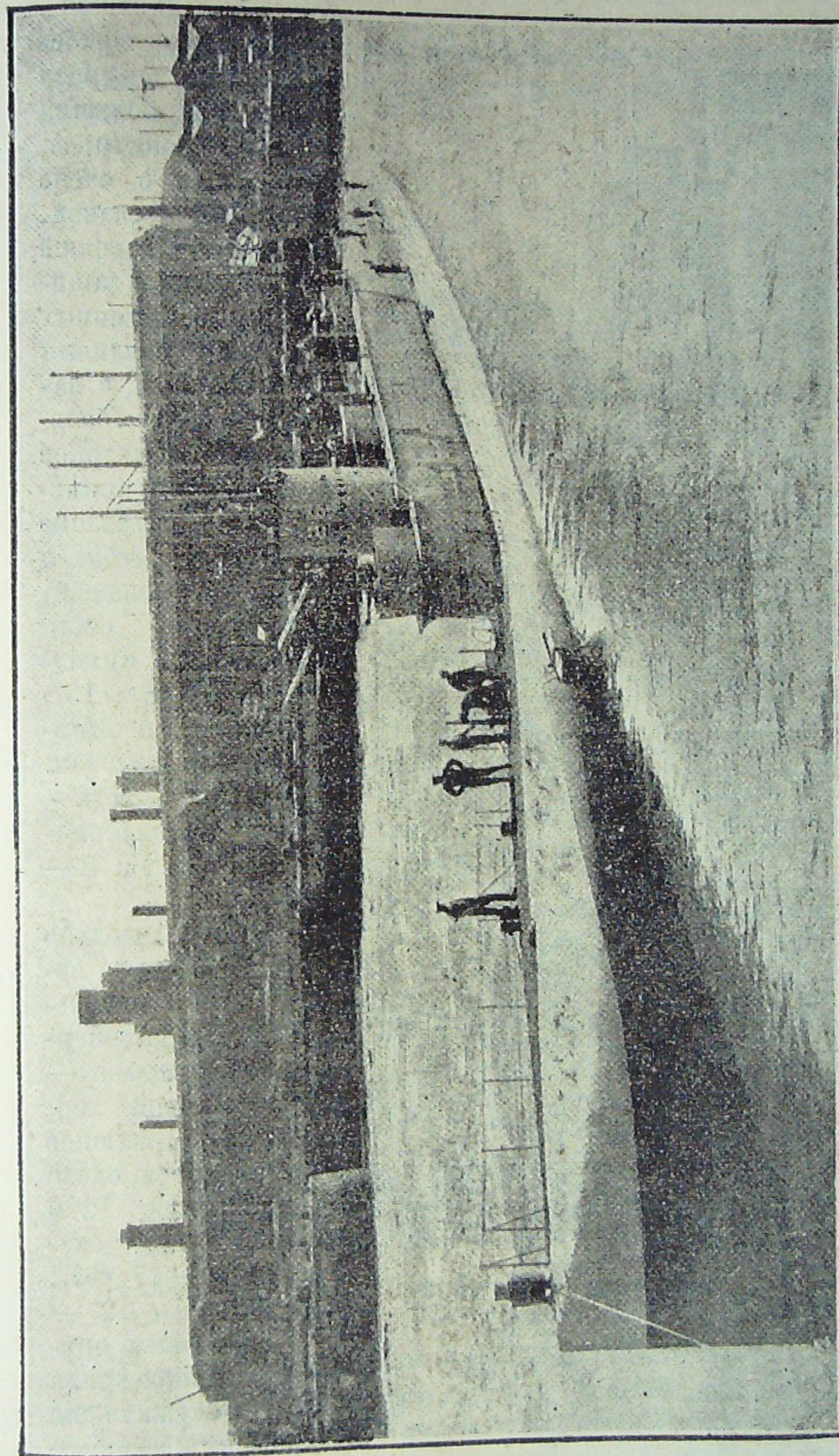


Рис. 15. Подводная лодка K-26.

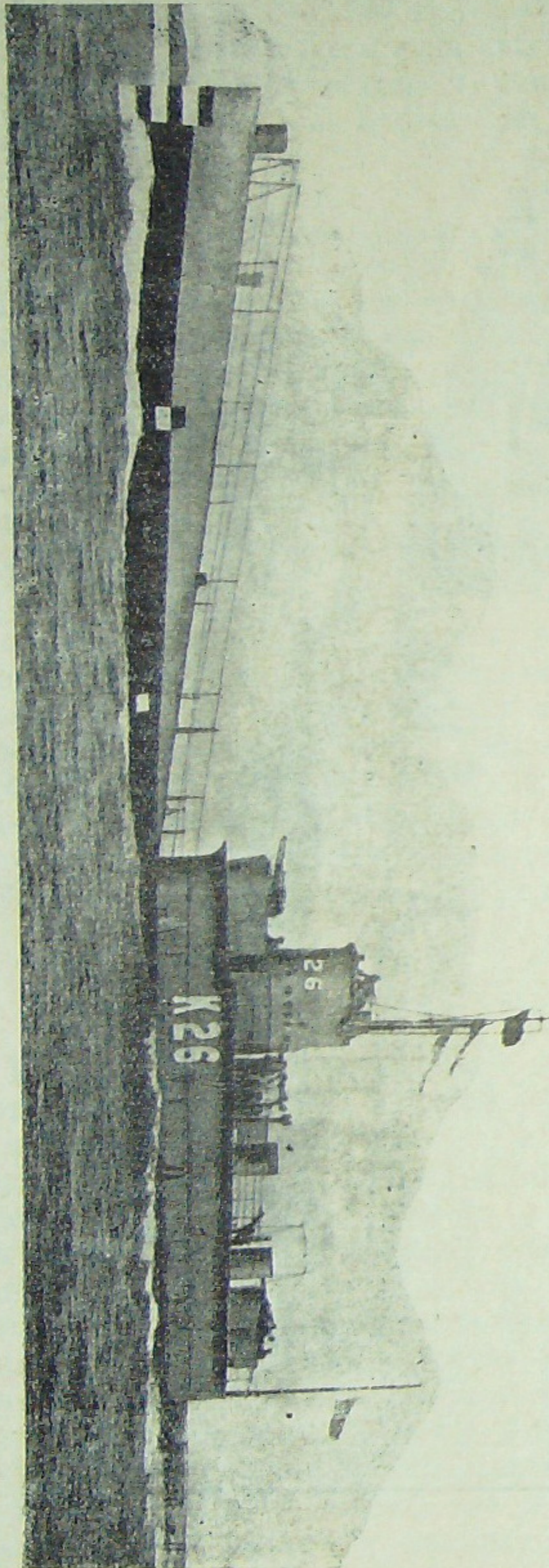


Рис. 16. Подводная лодка К-26.

(Фландрское побережье), был построен целый ряд больших и малых мониторов, т.-е. судов с очень небольшой осадкой, снабженных хорошей противоминной защитой и вооруженных крупными орудиями (от 9" до 18"); в настоящее время большинство мониторов исключено из списков флота, оставлено лишь три: *Эребус* и *Террор* (водоизмещ. 8000 тонн, скор. хода—13 узл., артиллерия—2—38 с. (15") и 8—10 с.) и *Маршал Султ* (водоизм. 6776 т., ск. хода—6 узл., артиллер.—2—38 с. (15") и 8—10 с.).

Затем довольно многочисленным является класс посыльных судов—канонерских лодок (*шлюпы*—по английской терминологии); шлюпов насчитывается около 30 (водоизмещ. 1220—1310 тонн, скорость хода—17 узл., артиллерия — 2 — 10 с., 2—76 мм. орудий); в военное время эти суда служили для сторожевых надобностей и для борьбы с подлодками.

На реках Китая находится целая флотилия речных канонерских лодок (18 канлодок), где они служат для защиты английских интересов.

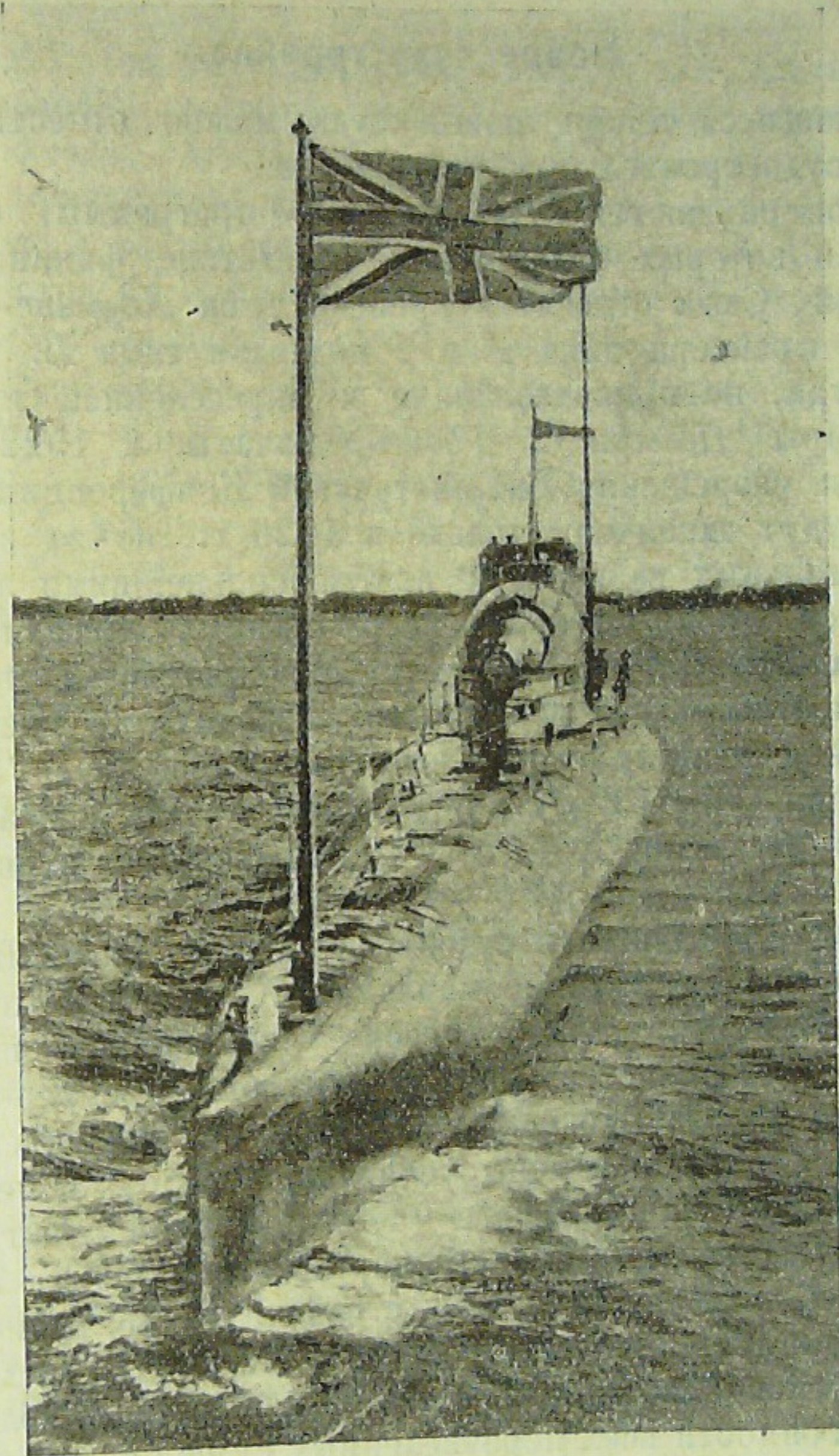


Рис. 17. Подводная лодка типа «М».

В смысле тральщиков английский флот обставлен особенно хорошо: кроме состоящих в составе флота более 60 тральщиков, на случай военных действий могут быть мобилизованы многочисленные траулеры и дрефтеры рыбачьего флота Англии.

Флот хорошо обеспечен вспомогательными судами—плавучими мастерскими (2), матками эскадренных миноносцев (7) и подлодок (14), нефтеналивными транспортом (70), спасательными судами и пр.

Новое судостроение.

Строющиеся теперь новые суда можно отнести к трем разным судостроительным программам.

1) Достраиваются суда «военной» программы, окончание постройки которых задержалось вследствие финансовых затруднений. Сюда относятся крейсер типа *Хаукинс—Эффингем*, два крейсера типа *E* и 2 подлодки типа *L*.

2. Суда, не принадлежащие к определенной программе: а) линкоры *Нельсон* и *Родней*, начатые в 1922 году на основании разрешения Вашингтонской Конференции; они вероятно будут закончены только в 1926 г., из-за забастовок среди котельных рабочих, и явятся сильнейшими линкорами в мире (см. табл. I); б) крейсер—минный заградитель *Адвенчур*, заложенный в 1923 г., совершенно новый тип мореходного и быстроходного минного заградителя, впервые появляющийся в английском флоте (водоизмещение—7376 тонн, срок готовности—1925 г., подробные данные держатся в секрете); в) подлодки *X—I* и *O—I*, строящиеся в виде опыта (см. табл. VI).

3. Суда, входящие в судостроительную программу, предложенную на утверждение парламента «рабочим» правительством и представляющую собою сокращенную программу прежнего правительства. По заявлению быв. премьер-министра Мак-Дональда эта программа является не усилением флота, а служит лишь для замены устаревших судов. В нее входят: а) 5 крейсеров типа «графств» (т.-е. носящие имена графств—отдельных частей английского королевства: *Кент*, *Корнуэлл*, *Кемберленд*, *Бервик*, *Сеффолк*), строящихся согласно высшим нормам Вашингтонского договора (см. табл. III); б) два эскадренных миноносца, данные о которых еще не опубликованы.

По готовности всех перечисленных судов английский флот, несомненно, снова будет на первом месте по силе, оставив далеко за собою американский и японский.

Колониальные флоты.

В состав Великобритании входит целый ряд самоуправляющихся колоний—доминионов (Австралия, Канада, Новая Зеландия, Южная Африка и Нью-Фаундленд). В 1923 г. в

Лондоне состоялась Имперская конференция, состоявшая из представителей от отдельных доминионов и имевшая целью рассмотрение вопросов, связанных с обороной Великобритании. Конференция постановила, что защита морских путей сообщения метрополии и колоний и все крупные морские операции ложатся на английский флот, а для местной (локальной) обороны колоний последние должны строить собственные флоты. Английское правительство всеми силами старается пропагандировать морскую идею в колониях, желая привлечь их к несению части расходов на флот. Из колониальных флотов на первом месте стоит флот Австралийского Союза, насчитывающий в своем составе: 4 легк. крейсера типа *Мельбурн* (постр. 1912—1918 г., водоизм. 5500 тонн, скорость хода—25 узл., артиллерия—8—15 с. (6"), 1—7,6 с. противоаэр., 2 подв. бортов. аппарата), 1 лидер, 5 больших эсминцев, 6 эсминцев по 700 тонн. В настоящее время Австралия заказала в Англии 2 крейсера «Вашингтонского» типа и 2 больших мореходных подлодки. Вообще из всех колоний, Австралия проявляет наибольший интерес к флоту, и в частности настаивает на сооружении Сингапурской базы.

Из других колониальных флотов заслуживает упоминания Канадский флот, состоящий из переданного Англией легк. крейсера *Аурора*, 2 больших эсминцев и 4 подлодок; однако, Канада относится весьма отрицательно к дальнейшему совершенствованию своей морской силы и теперь из всех судов канадского флота в строю находятся лишь два эсминца. Новая Зеландия не имеет своего флота, но содержит базирующийся на ее порта один английский крейсер типа «Д» и несколько вспомогательных судов; в конце 1925 г. к Ново-зеландскому флоту присоединится еще один крейсер типа «Д». Нью-Фаундленд и Южная Африка имеют в своем распоряжении лишь мелкие суда, а на Дальнем Востоке, в Индии, в Вест-Индии и в Африканских колониях содержатся английские эскадры крейсеров. В последнее время замечается стремление колоний к полнейшей самостоятельности в смысле распоряжения своими флотами, как в мирное, так и в военное время. Для достижения полного единообразия в обучении и применении новейших усовершенствований и методов ведения войны на море, австралийский колониальный флот прикомандировывает поочередно свои суда на время к английским эскадрам.

Морская авиация.

В Англии вся авиация, сухопутная и морская объединены в Воздушное Министерство, выделяющее от себя в распоряжение флота по своему усмотрению определенные воздушные силы. Морское ведомство считает такой порядок неудовлетворительным и настаивает на полном подчинении себе морской авиации. К началу 1925 г. английская морская авиация состояла из 110 самолетов и гидросамолетов. Всего же предполагалось построить для морской авиации—359 самолетов.

Английская морская авиация сильна прекрасным качеством самолетов и хорошо натренированным личным составом. Почти все линкоры и линейные крейсера имеют особые платформы на орудийных башнях и на стволах орудий для взлета самолетов.

Личный состав.

Личный состав английского флота насчитывает в настоящее время 100.500 чел. ком и некомсостава. Некомсостав состоит исключительно из добровольцев, которые поступают во флот двумя путями: 1) юнги, получающие все свое образование в морских учебных заведениях, и 2) рекруты, поступающие во флот, подписывая контракт на 5 лет обязательной службы. Качества личного состава весьма высоки: как комсостав, так и некомсостав—прекрасные моряки, любящие и знающие свое дело.

Базирование флота. (Карта 3, 4 и 5).

Для того, чтобы флот мог успешно действовать вдали от отечественных берегов и охранять морские пути сообщения, он должен обладать широкою сетью опорных пунктов, раскинутых по всему свету и расположенных в наиболее важных районах; эти опорные пункты должны иметь хорошее оборудование в смысле наличия больших и малых доков для ввода судов и исправления повреждений, складами топлива, ремонтными мастерскими, складами продовольствия и снабжения, запасом боевых припасов и т. д. Важнейшие из этих пунктов должны быть хорошо укреплены. Английский флот особенно

хорошо обеспечен такими опорными пунктами во всех частях связи: в течение последних двух столетий ее политики приложили все усилия к захвату какими угодно средствами наиболее важных пунктов. Почти все узкости и районы, где пролегают важнейшие морские пути, имеют на своем протяжении английские морские базы, английские морские крепости. Возьмем ли мы Гибралтарский пролив, Суэцкий канал, выход из Красного моря в Индийский океан, Малаккский пролив, центральную часть Средиземного моря—везде английский флот может оказывать давление, может чувствовать себя, как дома, благодаря наличию удачно расположенных баз; даже у выхода Панамского канала в Атлантический океан, где господствующее влияние Америки, имеются английские владения, дающие свободу передвижениям английского флота.

На отечественном побережье, главнейшие базы английского флота следующие (карта 4):

1. *Девонпорт-Плимут*—у выхода Английского канала в Атлантический океан. Сейчас Девонпорт приобрел главное значение, в виду того, что флот в отечественных водах обращен именно на Атлантический фронт. Имеет все оборудование для базирования сильного флота. Новейшие портовые сооружения находятся несколько севернее Девонпорта, в Кийхеме. Всего эта база имеет 4 дока, пригодных для ввода всех дредноутов, за исключением снабженных противоминными утолщениями и линейного крейсера *Худ*, для которых недавно закончен плавучий док. Кроме того, имеется еще 6 доков меньшего размера.

Казенная судостроительная верфь имеет два стапеля для постройки дредноутов и 3 стапеля для постройки судов меньшего водоизмещения. Число рабочих, занятых в базе,—14.000—15.000 человек.

2. *Портсмут*. В конце прошлого столетия являлся главным военным портом Англии, потерял свое значение после переноса базирования главных сил английского флота на север, когда определилась опасность со стороны вновь созданного германского флота. Расположен в центральной части Английского канала и сейчас может считаться главной тыловой базой—арсеналом. Также первоклассно оборудован для удовлетворения всех нужд большого флота. Здесь имеется 19 доков, из коих 2 пригодны для приема любого судна английского флота и 2—для всех судов, кроме линейного крейсера *Худ* и линкоров типа *Ривендж*. Имеется также большой плавучий док. Казенная верфь снабжена одним стапелем для больших судов. Число рабочих—8.000 человек.

3. *Пемброк*. Расположен на юго-западном побережье Англии и служит главным опорным пунктом флота в водах, разделяющих Англию и Ирландию. Казенная верфь здесь имеет два больших стапеля. Сухой док только один, для небольших судов.

4. *Розайт*. Находится в северной части восточного побережья Англии. Был создан, как база для флота, действующего против Германии, но оказалось, что на практике базирование английских морских сил пришлось перенести еще севернее, в Скапа Флоу, на Оркнейских островах (Скапа Флоу почти не имеет никакого оборудования). Замечателен своими большими сухими доками, вмещающими все существующие суда любой длины и ширины. Таких доков здесь 3. Большой запас жидкого топлива (до 500.000 тонн). Судостроительных заводов не имеет.

5. *Чатам и Ширнесс*. (Известные под общим названием «Нор»). Представляют собою тыловую базу-арсенал. Чатам имеет судостроительную верфь, с тремя стапелями и 5 доков среднего размера; кроме того, здесь же находится бывший германский плавучий док, пригодный для всех судов английского флота (за исключением линейного крейсера *Худ*, не входящего в него по длине); число рабочих — 12.000 человек.

Ширнесс не имеет верфи; 5 сухих доков способны принять лишь суда небольших размеров, а плавучий док — все суда, за исключением линейных крейсеров.

В заграничных водах к главнейшим базам относятся:

А) В Средиземном море (карта 4).

1. *Мальта*. Остров Мальта весьма удачно расположен в центральной части Средиземного моря, на путях сообщения особенно важных для Англии (путь в Индию), для Франции (пути в ее африканские колонии и в Сирию) и для Италии (пути в ее африканские колонии). В настоящее время на Мальту базируется самая значительная часть английского флота. До сих пор доки Мальты не могли вмещать из-за недостаточной ширины дредноуты с противоминными утолщениями, в виду чего сюда переведен большой плавучий док, полученный по мирному договору от Германии. Всего здесь 5 сухих доков, один из которых пригоден для ввода всех судов английского флота, за исключением линейных крейсеров и линкоров, снабженных противоминными утолщениями. Хорошо укреплен.

2. *Гибралтар*. Расположен на южном побережье Испании и важен, как опорный пункт для Атлантического флота и для Средиземноморского, господствуя над Гибралтарским

3. *Пемброк*. Расположен на юго-западном побережье Англии и служит главным опорным пунктом флота в водах, разделяющих Англию и Ирландию. Казенная верфь здесь имеет два больших стапеля. Сухой док только один, для небольших судов.

4. *Розайт*. Находится в северной части восточного побережья Англии. Был создан, как база для флота, действующего против Германии, но оказалось, что на практике базирование английских морских сил пришлось перенести еще севернее, в Скапа Флоу, на Оркнейских островах (Скапа Флоу почти не имеет никакого оборудования). Замечателен своими большими сухими доками, вмещающими все существующие суда любой длины и ширины. Таких доков здесь 3. Большой запас жидкого топлива (до 500.000 тонн). Судостроительных заводов не имеет.

5. *Чатам и Ширнесс*. (Известные под общим названием «Нор»). Представляют собою тыловую базу-арсенал. Чатам имеет судостроительную верфь, с тремя стапелями и 5 доков среднего размера; кроме того, здесь же находится бывший германский плавучий док, пригодный для всех судов английского флота (за исключением линейного крейсера *Худ*, не входящего в него по длине); число рабочих — 12.000 человек.

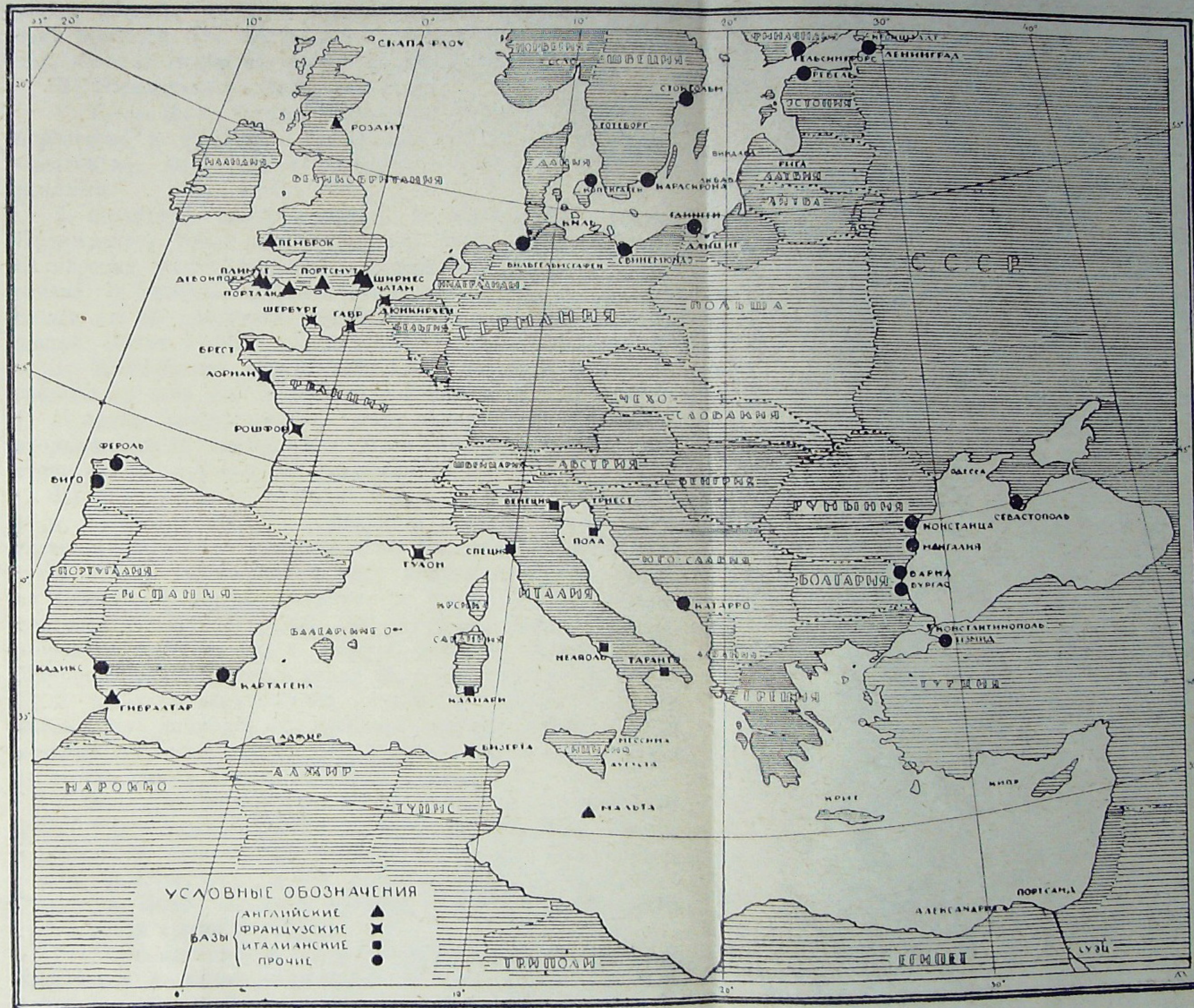
Ширнесс не имеет верфи; 5 сухих доков способны принять лишь суда небольших размеров, а плавучий док — все суда, за исключением линейных крейсеров.

В заграничных водах к главнейшим базам относятся:

А) В Средиземном море (карта 4).

1. *Мальта*. Остров Мальта весьма удачно расположен в центральной части Средиземного моря, на путях сообщения особенно важных для Англии (путь в Индию), для Франции (пути в ее африканские колонии и в Сирию) и для Италии (пути в ее африканские колонии). В настоящее время на Мальту базируется самая значительная часть английского флота. До сих пор доки Мальты не могли вмещать из-за недостаточной ширины дредноуты с противоминными утолщениями, в виду чего сюда переведен большой плавучий док, полученный по мирному договору от Германии. Всего здесь 5 сухих доков, один из которых пригоден для ввода всех судов английского флота, за исключением линейных крейсеров и линкоров, снабженных противоминными утолщениями. Хорошо укреплен.

2. *Гибралтар*. Расположен на южном побережье Испании и важен, как опорный пункт для Атлантического флота и для Средиземноморского, господствуя над Гибралтарским



Карта 4. Европейские морские театры.

проливом, соединяющим Атлантический океан с Средиземным морем. Хорошо укреплен. Имеет 4 сухих дока, из которых один пригоден для постановки всех судов, за исключением тех, которые снабжены противоминными утолщениями.

В) Индийский океан (карта 3).

1. *Тринкомали*. Опорный пункт на острове Цейлон. Сюда перенесена в настоящее время база из Индии, в которой, повидимому, англичане не чувствуют себя достаточно уверенными.

2. *Сингапур*. Опорный пункт. В Малаккском проходе. Представляет собою весьма важную базу, господствующую на морских путях сообщения Индийского океана и Тихого океана. В теперешнем своем состоянии, Сингапур приспособлен для обслуживания дредноутов без противоминных утолщений. Имеет 5 сухих доков.

В) Китайские воды. *Гонг-Конг*. Большие ремонтные средства. 2 дока для дредноутов и 4 дока меньшего размера.

В прочих местах земного шара отметим еще следующие опорные пункты английского флота, имеющие большое значение для обеспечения его подвижности:

На кружном пути в Индию, т.-е. не через Средиземное море, а вокруг южной оконечности Африки, флот может базироваться на *Саймонстоун*, близ Кэптоуна, имеющий один сухой док для дредноутов и один меньшего размера; затем, на восточном берегу Африки, в порту *Дурбан* недавно построен громадный сухой док для судов любого размера, второй по величине док в мире и, наконец, на острове Св. Маврикия также имеется сухой док среднего размера.

В водах Атлантического океана, у берегов Америки наибольшего внимания заслуживает опорный пункт на Бермудских островах, снабженный плавучим доком, вмещающим дредноуты самых старых типов.

В самоуправляющихся колониях (доминионах) английский флот также может найти прекрасные опорные пункты: в Австралии—Сидней, имеющий два сухих дока для дредноутов, и Фримэнтль—с одним доком, а в Новой Зеландии—Оклэнд и Порт Чальмерс, каждый из коих обладает одним сухим доком среднего размера.

Этот весьма краткий обзор английских опорных пунктов показывает с какою планомерностью проводилась в Англии мысль о необходимости создания их.

Здесь были перечислены судостроительные и судоремонтные средства, главным образом, казенные, но кроме них английский флот может рассчитывать и на частную военно-

морскую промышленность, до сих пор выполнявшую громадное большинство заказов по постройке судов. Одних только крупных судостроительных фирм имеется в Англии до 17; из этих заводов многие являются обладателями больших сухих доков, позволяющих ввод любых судов, кроме *Худа* и линкоров с противоминными утолщениями; всего в Англии 235 больших сухих доков. Бросается в глаза, что широкие линейные суда последних типов все же довольно слабо обеспечены возможностью починки своей подводной части: как мы видели, казенные сухие доки для них имеются лишь в Портсмуте и Розайте, а частные—в Ливерпуле и в Глазго; выходом из положения служат бывшие германские плавучие доки, которые предположено перевести на Мальту и в Сингапур.

IV.

Соединенные Штаты Америки.

Для существования Соединенных Штатов наличие сильного флота не имеет того значения, какое оно имеет для Англии. Соединенные Штаты вполне обеспечены продовольствием, топливом и металлами, добываемыми на собственной территории, а прекрасно развитая промышленность удовлетворяет всем нуждам государства в мирное и в военное время. Поэтому, до конца прошлого столетия, Америка уделяла флоту лишь постольку внимания, поскольку он был необходим для обороны своего побережья; своей территории вполне хватало и для собственного населения и для многочисленных переселенцев из других стран, а промышленность находила себе применение в больших работах по сооружению сети железных дорог и в других работах общегосударственного значения. Лишь когда в руки американцев попали первые колонии—Филиппинские острова, остров Гуам, остров Порто-Рико, Сандвичевы острова—ощутилась надобность в более сильном флоте для их защиты. Вскоре экономическое развитие страны потребовало отыскания новых рынков для сбыта товаров; наиболее выгодным рынком оказался Китай, но здесь конкурентом Соединенных Штатов выступила Япония, только что закончившая победоносно две войны и обратившаяся в великую державу. Япония имела спорные вопросы с Америкой по следующим трем пунктам: 1) уже упоминавшееся соревнование за экономическое завоевание Китая, 2) опасность захвата Японией Филиппинских островов и 3) стремление японцев к массовому переселению на западное

побережье Северной Америки, где они выступали конкурентами американских рабочих, снижали заработную плату, вследствие чего вызвали со стороны Америки целый ряд мероприятий, препятствующих такому переселению.

Во время мировой войны японцы еще больше укрепились в Китае, где они захватили арендованную германцами у Китая морскую базу Тзингтау; кроме того, к японцам перешел целый ряд германских островов в Океании, лежащих на морских путях сообщения Америки с ее азиатскими колониями.

Все перечисленные обстоятельства заставили Америку подумать о создании мощного флота, так как решать спорные вопросы с Японией, как с островным государством, можно только противопоставлением ее флоту—сильнейшего флота. Были и еще причины, способствовавшие развитию морской мощи Америки: 1) во время мировой войны сильно возрос американский торговый флот, который стал нуждаться в защите и 2) необходимо было надежно укрепить в американских руках Панамский канал, соединяющий Атлантический океан с Тихим, и важный как в военном, так и в коммерческом отношении.

К концу мировой войны были выработаны обширные судостроительные программы, по выполнению которых американский флот стал бы сильнейшим в мире. Особенно много внимания уделялось обороне обоих концов Панамского канала. Но меры к усилению флота вызвали такие же меры и в других странах, в результате чего была созвана Вашингтонская конференция, а американская судостроительная программа оказалась выполненной лишь в меньшей своей части.

В теперешнем своем виде американский флот не обладает всеми классами судов, необходимыми для обеспечения господства на море: у него вовсе нет линейных крейсеров, мало легких крейсеров и совершенно недостаточно вспомогательных судов для обслуживания его мощного линейного флота.

Весь наличный американский флот на случай войны объединяется в единый «Флот Соединенных Штатов Америки», который сосредоточивается, в зависимости от необходимости, или в Тихом океане, или в Атлантическом. В мирное время, для удобства обслуживания, весь флот разделен на две части: лучшие суда (с нефтяным отоплением) базируются на порта Тихого океана, а более старые—на порта Атлантического океана. Тут-то особенно ярко выступает значение Панамского канала. Только в том случае, когда канал будет в американских руках, удастся своевременно

соединить обе разбросанные части американского флота и направить его на врага. Таким образом, наиболее уязвимым местом морской обороны Соединенных Штатов является Панамский канал, и на него все время обращается особое внимание, что видно из тех заданий, которые получает американский флот на маневрах.

«Флот Соединенных Штатов Америки» подразделяется следующим образом: лучшие линкоры образуют *действующий флот*, а более старые вместе с новейшими легкими крейсерами—*разведывательный флот* (4 линкора типа *Юта* (*Utah*)). Конечно, включение тихоходных линкоров в разведывательный флот в качестве поддержки для легких крейсеров—не правильно, но по необходимости они должны заменить отсутствующие в американском флоте линейные крейсера. Самое слабое место американского флота—это его личный состав, о котором будет сказано ниже. Большим недостатком является также малое число хорошо оборудованных баз на Тихом океане, вследствие чего, на случай войны с Японией, американскому флоту придется покрыть около 5000 миль (14 дней перехода) по простору Тихого океана, не имея опорных пунктов; почти все время он будет находиться под угрозой атак со стороны японских подлодок и миноносцев, которые могут найти удобное базирование среди многочисленных разбросанных островов Океании. Каждый поврежденный корабль при этом нужно считать потерянным—ему нигде будет починиться. Без линейных крейсеров американский флот не сможет получить своевременно сведений о движениях неприятельского флота, при чем современное состояние авиации не позволит эти задачи выполнить помощью воздушных сил. Почти в таком же положении окажется и японский флот, в случае его попытки идти к берегам Америки, но для него имеется гораздо более доступный и близкий объект—Филиппинские острова, которые к тому же нельзя укреплять и которые теперь американцы стараются оборонить помощью воздушного флота.

В общем, мнение иностранных морских специалистов сводится к тому, что потеряет тот флот, который попытается пересечь океан и напасть на противника. Принудить Америку к миру при помощи блокады ее побережья—невозможно: у нее достаточно своих запасов. Поэтому, главнейшей задачей американского флота является оборона своего побережья и оборона входов в Панамский канал, защита его шлюзов и прочих сооружений от морских, воздушных и сухопутных сил неприятеля.

При подробном рассмотрении судового состава американского флота оказывается, что большинство его судов уступает по своим качествам английским: они тихоходнее, дальность их артиллерии меньше, горизонтальная броневая защита и противоминная защита—хуже, а что касается до личного состава, то в этом отношении английский флот поставлен неизмеримо лучше. Сравнивая американский флот с японским, видим, что последний не разделен на две части, как американский, что его судовой состав гораздо более отвечает требованиям военно-морской науки, а личный состав японского флота всегда отличался выдающимися качествами, так что и здесь сравнение не в пользу американского флота.

Судовой состав.

Линейные корабли.

После Вашингтонского соглашения, американский флот состоит из 18 линкоров, которые в настоящее время уже все находятся в строю. По вооружению эти линкоры можно разделить на три группы: 1) 3 линкора с 40,6 с. (16") артиллерией, (суда после-Ютландского периода), 2) 11 линкоров с 35,6 с. (14") артиллерией и 3) 4 линкора с 30,5 с. (12") артиллерией.

1. Линкоры с 16" артиллерией.

К этому типу относятся линкоры *Мэрилэнд*, *Колорадо* и *Уэст Вирджиния*. Данные этих линкоров приведены в табл. 1, а особенности их бронирования и противоминной защиты— в главе 1. Здесь мы приводим некоторые дополнительные подробности, в виду того, что эти суда являются наиболее современными из всех линейных судов.

Противоминная защита. Противоминная защита состоит, как указывалось, из ряда продольных переборок, отстоящих друг от друга на 3 фута (914 мм.), и ряда поперечных переборок между ними, расположенных вглубь судна так, чтобы при разрушении одной из них повреждение не достигло бы внутренней продольной переборки. Продольные переборки образуют 5 параллельных поясов отсеков, из коих внешний и внутренний пояс—пустые, а три внутренних—заполнены нефтью, в случае же израсходования нефти—водою. Все указанные отсеки предварительно испытываются на водонес-

проницаемость гидравлической пробой при столбе жидкости в 44 ф. (13,41 м.). Все устройство является плодом многолетних опытов и имеет целью удаление центра взрыва от

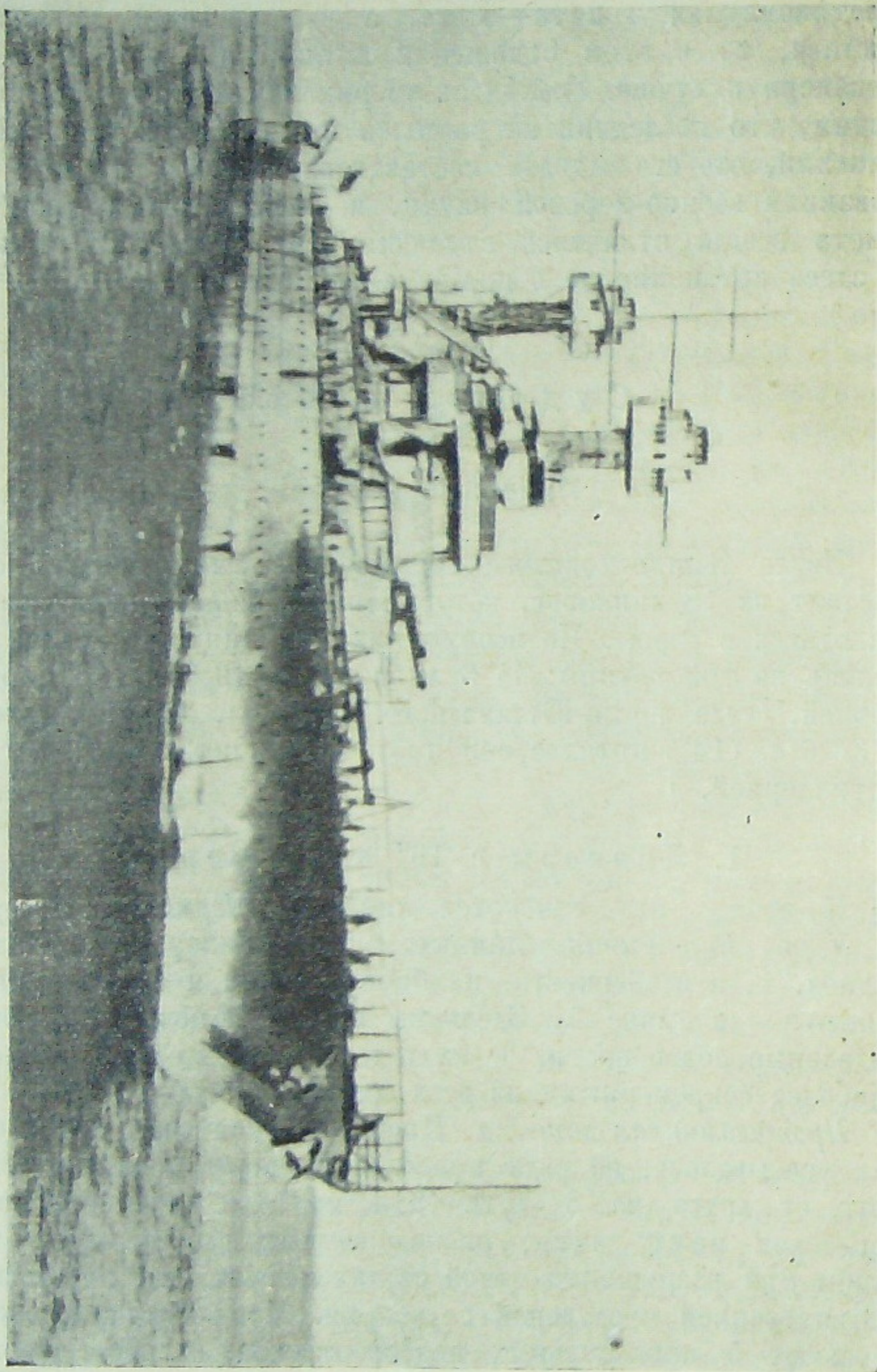


Рис. 18. Линкор Колорадо.

жизненных частей корабля и поглощение энергии взрыва — путем последовательного разрушения переборок и сжатия жидкости.

Бронирование. Расположение брони на линкорах типа *Колорадо* почти не отличается от принятого еще в 1912 г. для линкоров типа *Невада* на основании опытов стрельбы по забронированным щитам. Американский принцип бронирования, как известно, заключается в том, что все части судна, которые нет возможности защитить надежной броней, предпочитают оставлять вовсе без брони, а не покрывать их тонкой броней, пробиваемой снарядами крупной артиллерии. Броня концентрируется на ватерлинии, на защите орудий и т. п. важных местах, оставляя оконечности корабля и среднюю артиллерию незащищенными. Броня образует как бы коробку — «цитадель» — в средней части корабля: продольные стенки этой коробки составлены броней пояса по ватерлинии (16" = 406 мм.), поперечные стенки — толстыми броневыми траверсами, крышка коробки — 3 1/2" (89 мм.) броневая палуба, ниже которой расположена еще вторая более тонкая броневая палуба.

Броня по ватерлинии тянется от шпангоута, лежащего в 30 ф. к носу от передней башни, и в корме почти достигает ахтерштевня, где она становится тоньше — 8" (203,2 мм.). От форштевня идет толстая броневая палуба в 6" (152,7 мм.) на расстояние в 25 ф. (7,62 м.), т.-е. она почти достигает броневоегo пояса; такая же броневая палуба прикрывает в корме рулевое устройство. Броня башен имеет следующую толщину: барбет — 13 1/2" (343 мм.), боковая броня башен — 10" (254 мм.); крыши — 5" (127 мм.); броня, защищающая вход в башни, — 18" (457,2 мм.); собственно стенки

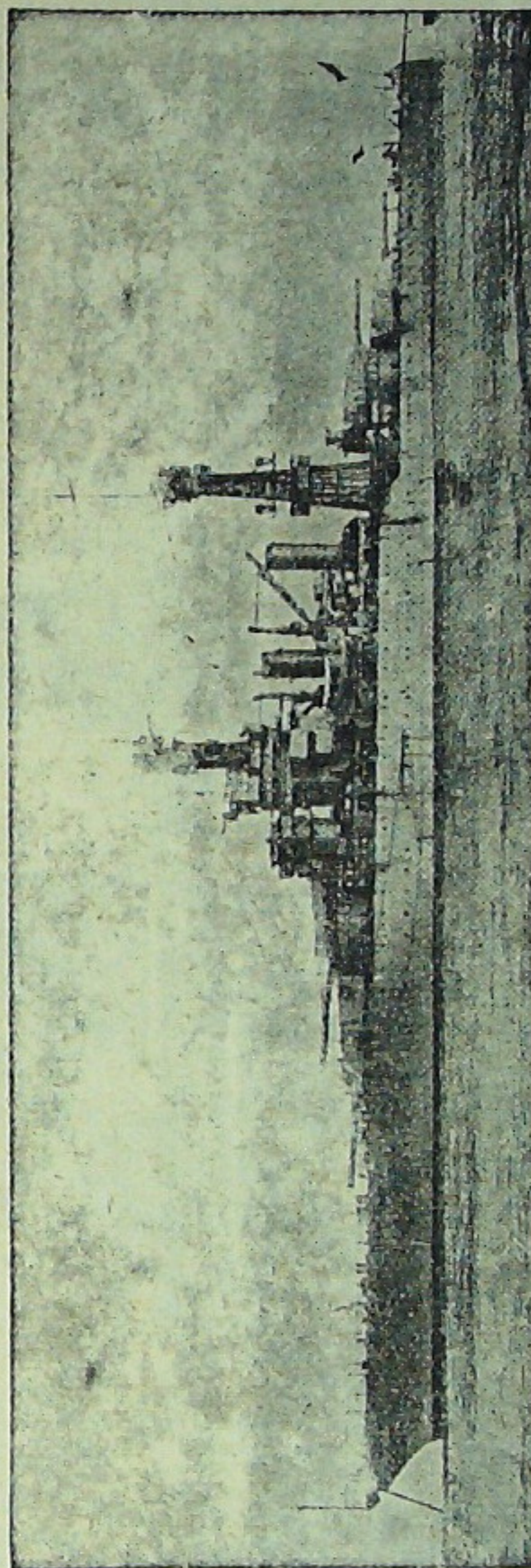


Рис. 19. Линкор Мэриленд.

башен—9" (228,6 мм.). Боевая рубка защищена 16" (406,4 мм.) броней, ее крыша—8" (203 мм.). Несмотря на такую толщину брони, общий вес ее сравнительно не велик, т. к. площадь ее незначительна.

Вооружение. В каждой башне оба орудия разделены тонкой переборкой, назначение которой, повидимому, состоит лишь в том, чтобы прислуга орудий не мешала друг другу.

В задней части башни расположен пост башенного командира, в котором установлен дальномер с базой в 30 ф. (9 м.); концы дальномера выходят из пределов башни наружу.

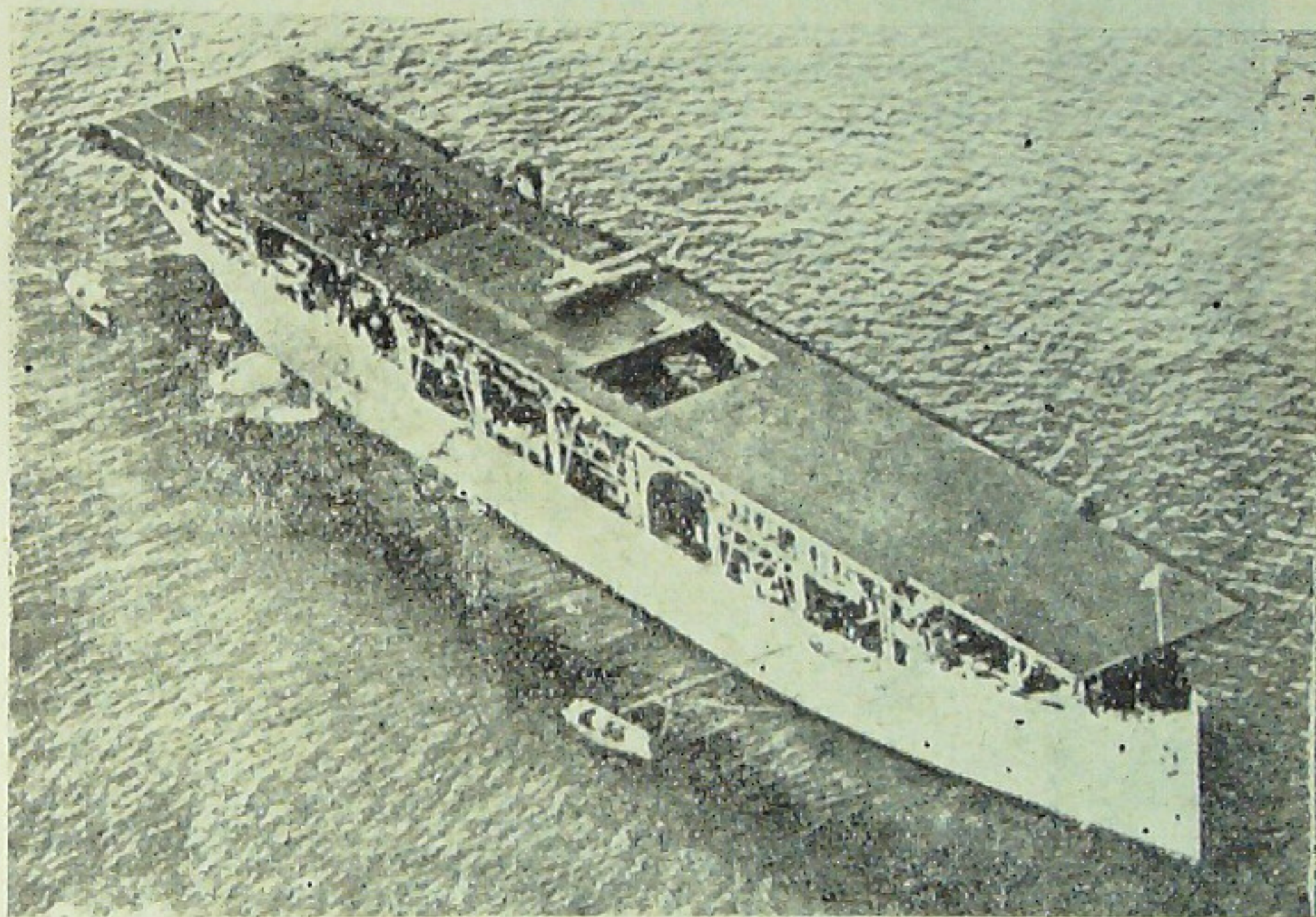


Рис. 21. Авио-матка Лэнглей.

В посту башенного командира имеются все необходимые приборы управления артиллерийским огнем не только орудиями своей башни, но и всех других башен. Все механизмы в башне—электрические. Непосредственно под катками, башня делится пополам палубой, предохраняющей от проникновения пламени в погреба при разрыве снаряда, попавшего в верхние отделения башни. Заряжание возможно только при определенном угле возвышения. По имеемым сведениям, при хорошо обученной прислуге, заряжание берет 45 сек., и, таким образом, в 3 минуты можно произвести 4 выстрела. Средняя артиллерия из 10 — 5" (12,7 с.) орудий установлена в закрытой, но не бронированной батарее. Противоаэропланная

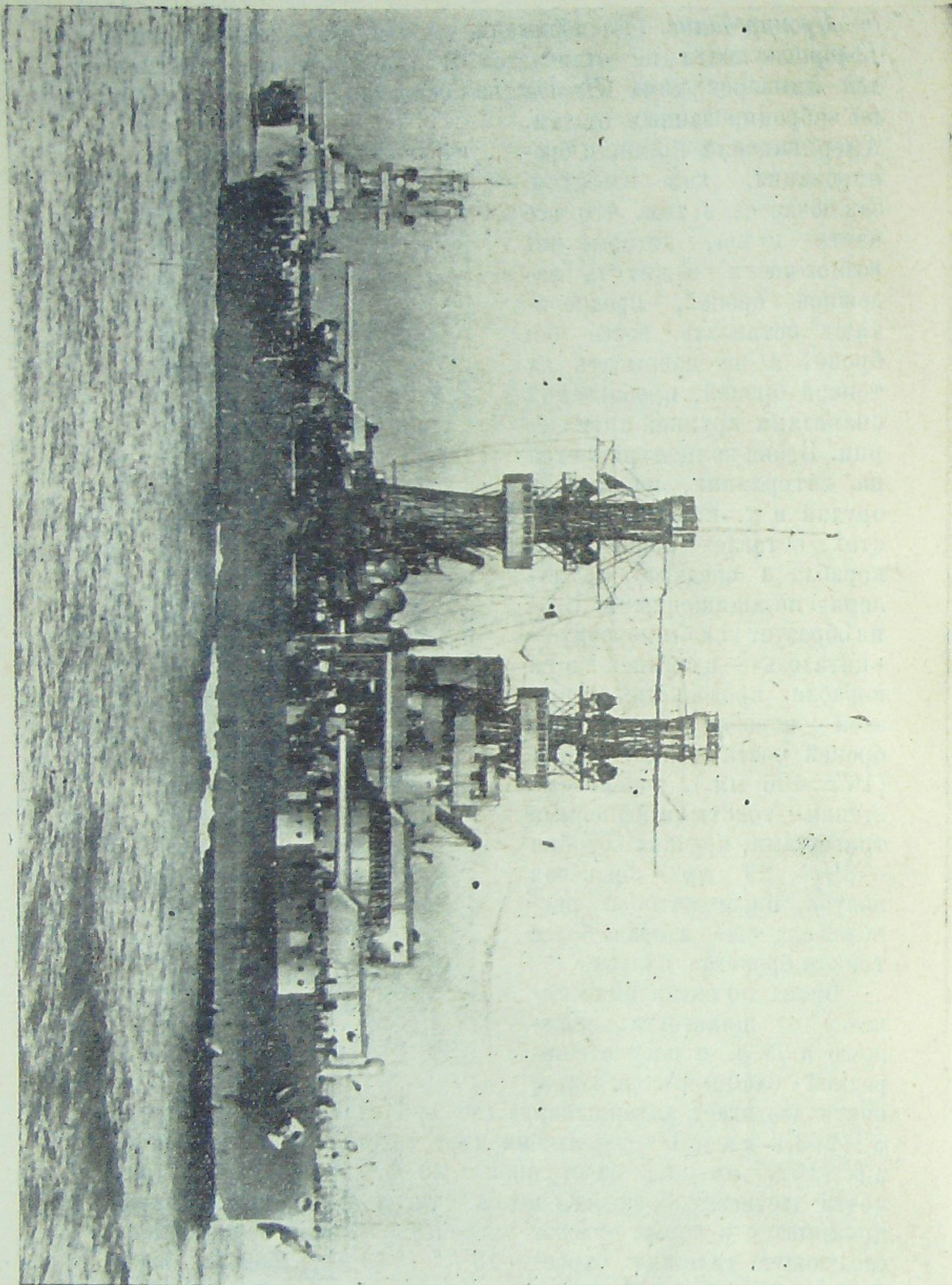


Рис. 20. Линкор типа Орегона.

артиллерия состоит из 8—7,5 с. аэропушек. Торпедное вооружение—2—21" (53 с.) подводных бортовых торпедных аппарата.

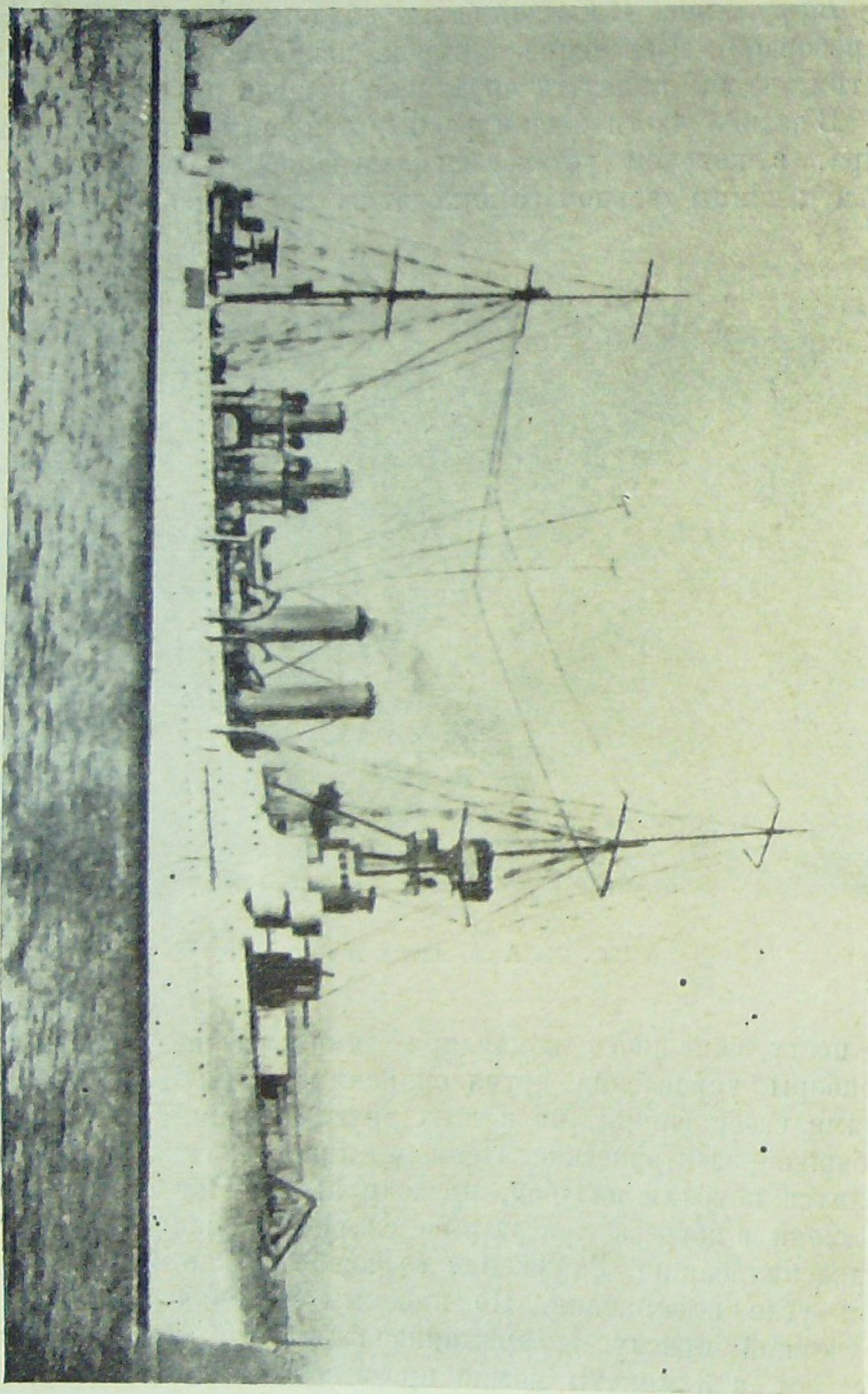


Рис. 22. Крейсер Омаха.

Механизмы. На линкоре установлено 8 котлов Бабкока и Вилькокса, при чем каждый котел расположен в особом

отсеке, отделенном от соседних водонепроницаемыми переборками; главные турбогенераторы также находятся в отдель-

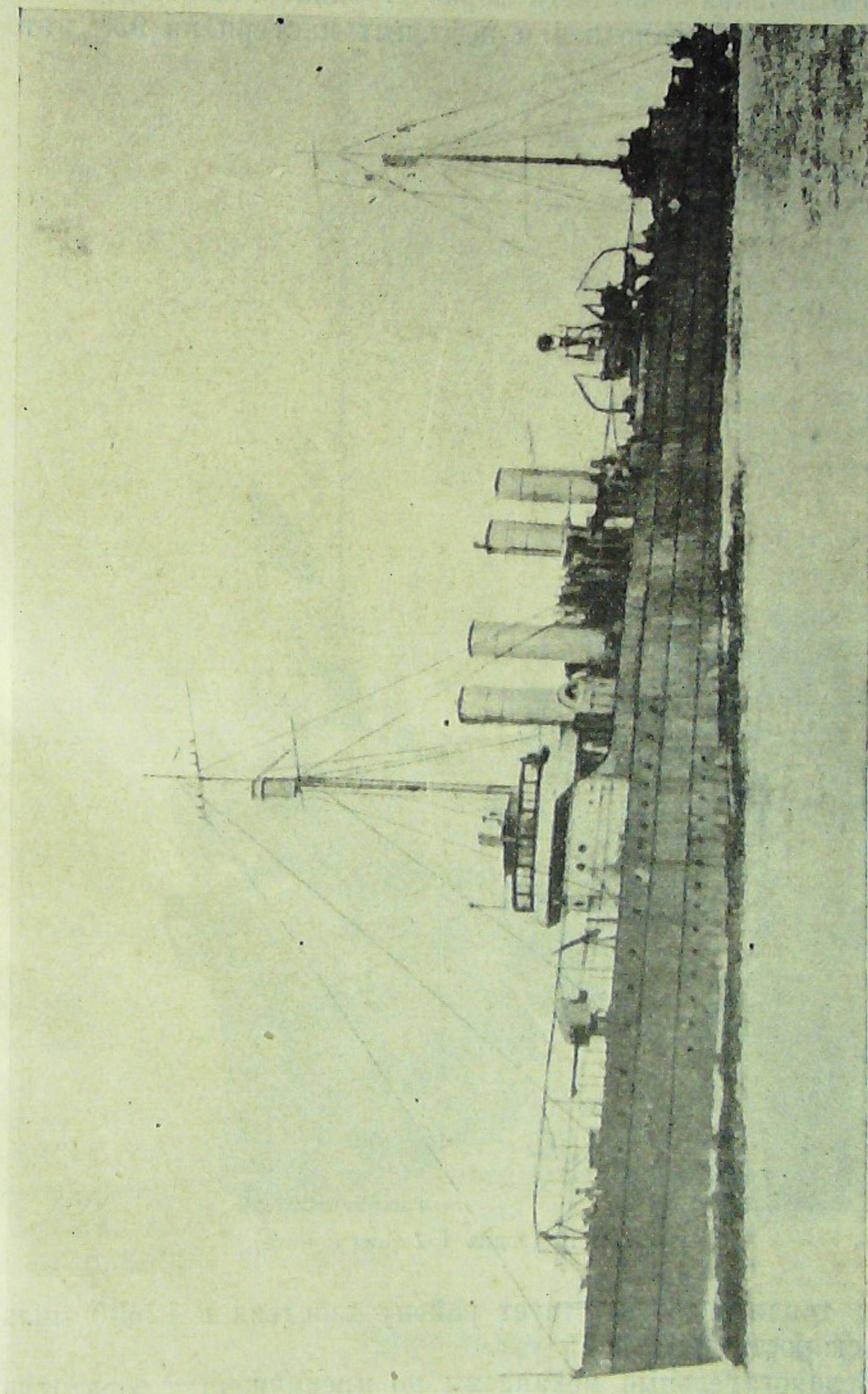


Рис. 23. Эскадр. миноносец Брукс.

ных отсеках. Вообще вся система, не дающая выигрыша в весе и объеме, более удобна в смысле управления и позволяет

устанавливать отдельные механизмы разделенными очень большим числом водонепроницаемых переборок, что весьма важно для обеспечения живучести корабля. Запас топлива достигает 5000 тонн, при заполнении нефтяных цистерн на 95%; этот

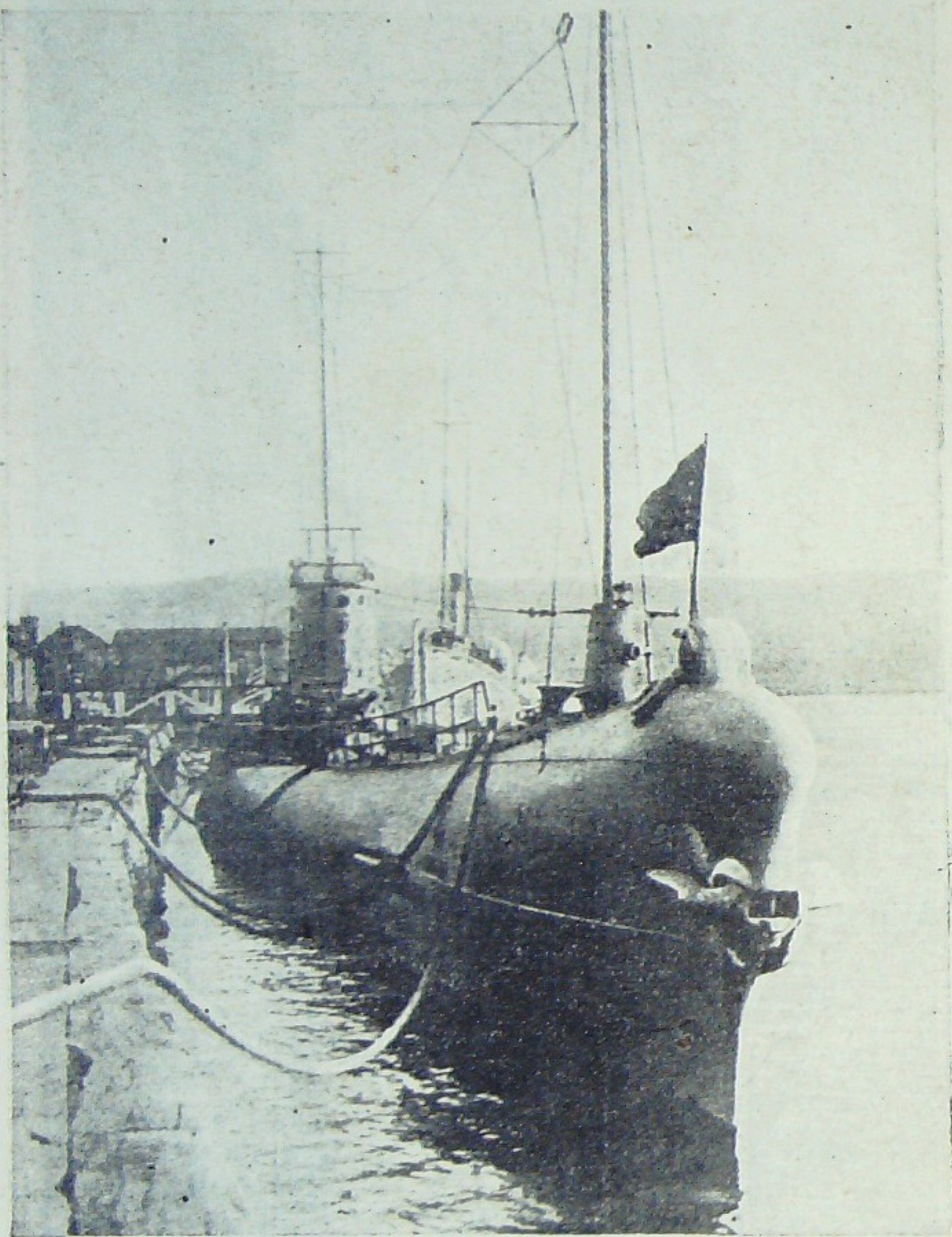


Рис. 24. Подлодка Г-1 (вид с носа).

запас топлива соответствует району действия в 12000 миль, при скорости хода в 15 узл.

Вспомогательные механизмы по преимуществу электрические: рулевое устройство, шпиглы, под'ем шлюпок, вентиляция, охлаждение погребов, отопление, нефтяные и водные помпы и донки, станки в мастерских, хлебопекарни, камбуз. На

судне установлено 100 громкоговорящих телефонов, 180 телефонов обиходной цепи и 200 телефонов артиллерийской и минной цепи.

2) Линкоры с 14" артиллерией.

Эти линкоры относятся к двум различным типам:

а) линкоры, имеющие по 12—14" орудий. (*Пенсильвания, Аризона, Идахо, Миссиссиппи, Нью-Мехико, Теннесси, Калифорния*). Постройка их относится к 1915—19 гг. По водоизмещению, скорости хода, системе бронирования и противоминной защите, они почти не отличаются от линкоров типа *Мэриленд*, лишь толщина броневых поясов у них несколько меньшая— вместо 406 мм. (16")—356 мм. (14"). Артиллерия их состоит из 12—35,6 с. (14"), 14—12,7 (5") и 4—7,5 с. противозв. Крупная артиллерия расположена в четырех трех-орудийных башнях.

б) линкоры, имеющие 10—14" оруд. (*Техас, Нью-Йорк, Невада, Оклахома*). Суда этого типа являются родоначальниками всех вышеперечисленных, в смысле системы бронирования и противоминной защиты. Водоизмещение их несколько меньшее 28.000 тонн (вместо 32.000 тонн), толщина брони пояса и всего прочего бронирования— также несколько меньше (пояс от 12"—13"). Артиллерия состоит из 10—35,6 с. (14") и 16—12,7 с. (5") орудий и 2—7,5 с. противозв.

3) Линкоры с 12" артиллерией.

Тип судов, отсутствующий в английском и японском флотах и уцелевший лишь во флотах второстепенных морских держав. Два из этих линкоров (*Арканзас* и *Вайоминг*) вооружены 12—30,5 с. (12") орудиями, а два (*Юта* и *Флорида*)—10—30,5 с. (12") орудиями. Водоизмещение первых двух— 26.400 тонн, а вторых—22.200 тонн. Эти суда не входят в состав действующего флота, а образуют так называемый разведывательный флот. В настоящее время они состоят в капитальном ремонте вследствие того, что скорость хода их на практике не превышает 15 узлов.

Авио-матки.

В отношении авио-маток американский флот идет по стопам английского, но значительно отстал от последнего числом авио-маток. В строю в настоящее время находится

лишь авио-матка *Лэнглэй*, перестроеная из угольного транспорта и весьма схожая своим оборудованием с английской авио-маткой *Аргус*.

Лэнглэй не удовлетворяет современным требованиям, так как ход его (15 узлов) слишком мал, чтобы следовать за эскадрой. Гораздо более современными будут авио-матки,



Рис. 25. Подлодка V-1 (вид с кормы).

перестраиваемые из незаконченных линейных крейсеров *Лексингтон* и *Саратога*, которые будут обладать достаточною скоростью хода (33 узла) и смогут брать до 70 самолетов.

Сведения об американских авио-матках можно найти в таблице II. Оборудование авио-матки *Лэнглэй* весьма типично для авио-маток вообще, поэтому мы уделяем ему здесь несколько слов.

Полетная палуба этой авио-матки, расположена на высоте 30 фут. над верхней палубой и поддерживается 26 решетчатыми пиллерами; она состоит из стальных листов с деревянной настилкой. Стопорное устройство (для того, чтобы остановить катящиеся по палубе самолеты при их посадке) для садящихся самолетов состоит в следующем: над полетной палубой на высоте 30 сантим, протянуты вдоль и поперек стальные тросы, поддерживаемые рядом особых подставок, которые поднимаются вручную и опускаются садящимся самолетом. Посадка самолета совершается весьма просто: в момент посадки летчик сбрасывает большой крюк, укрепленный у аппарата; при касании палубы колесами, крюк цепляется за один из поперечных протянутых тросов, и силой противовесов, помещенных под палубой, аппарат уменьшает скорость и останавливается. В это время крючки меньших размеров цепляются за продольные тросы, благодаря чему аппарат не может развернуться к ветру. Размеры полетной палубы не позволяют одновременной посадки более одного само-

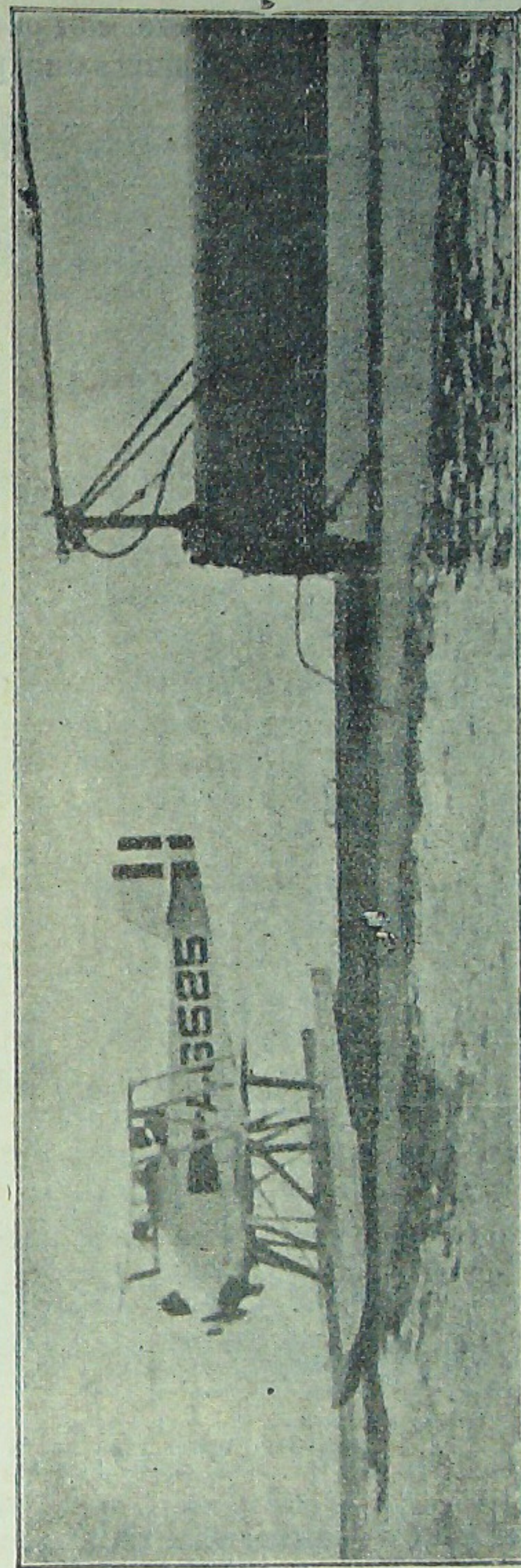


Рис. 26. Подлодка S-1 с ангаром для гидросамолета.

лета. Для обеспечения спокойной стоянки самолетов, на полетной палубе имеются особые подъемные изгороди (палисады), предохраняющие спустившийся аппарат от действия ветра. Па-

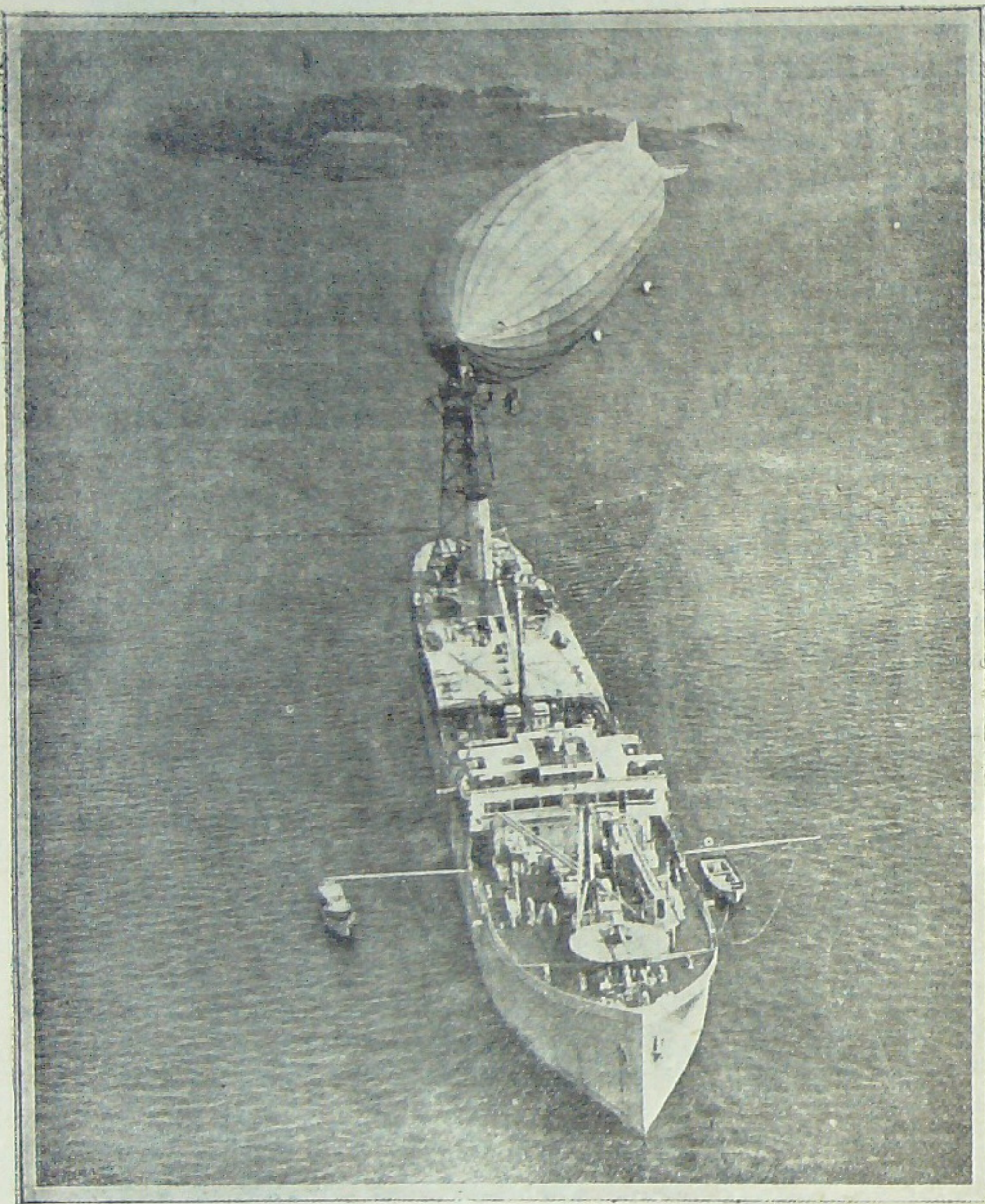


Рис. 27. Аэростатная матка Патока.

лисады эти отгораживают небольшую часть полетной палубы в виде прямоугольника, при чем устанавливаются они с бортов и с носовой стороны, оставляя свободной кормовую сторону; состоят изгороди из пяти групп брусьев, поднимаемых

электрическими моторами. В передней стороне прямоугольника имеется 40 таких брусьев, а в бортовых—по 20; брусья имеют длину в 12 фут., между ними остается промежуток в 10 дм. Вдоль бортов полетной палубы тянутся особые сетки, на которых стоит обслуживающий персонал при взлете и посадке самолетов; эти сетки можно ставить вертикально на 3 фута над уровнем палубы, или горизонтально, и тогда они располагаются на 4 фута ниже полетной палубы. В носу

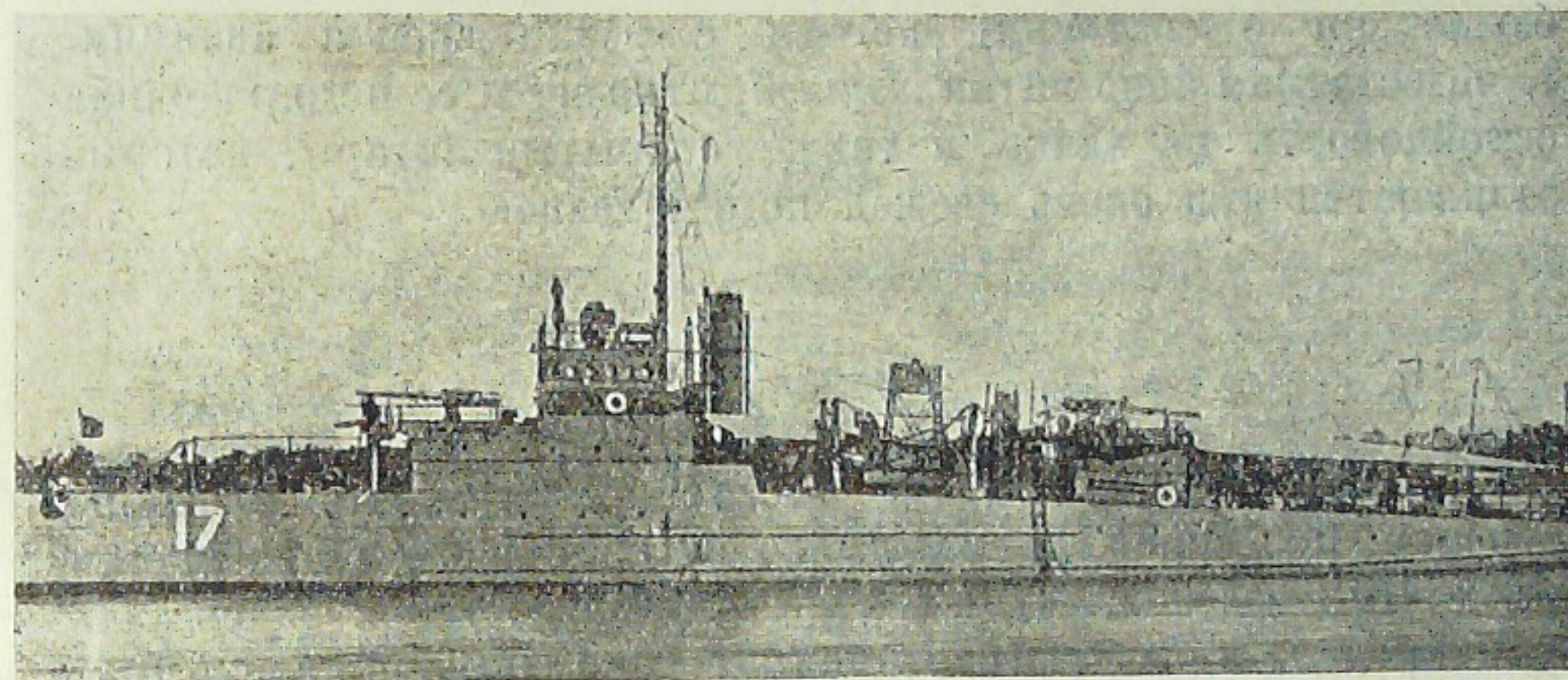


Рис. 28. Охотник за подводками типа Игль.

и в корме авио-матки установлены катапульты (рельс для пробега самолета на носовом катапульте достигает длины в 180 фут., а на кормовом—145 фут.).

Элеватор, для под'ема аппаратов из ангаров на полетную палубу, имеет площадку длиной в 46 фут. и шириною в 96 фут. и вмещает одновременно два самолета. 4 ангара или трюма расположены между средней палубой и верхним дном судна, два трюма к носу от элеватора, а два—к корме. Все трюмы вмещают до 50 аппаратов со снятыми крыльями.

Погреба авио-матки вмещают 275 бомб различных типов и 24 торпеды Уайтхеда.

Много стараний было приложено к ускорению всех действий при взлете и спуске самолетов; для подготовки спустившегося аппарата к новому полету достаточно одной минуты. Трех минут достаточно для установки самолета на элеватор и двух—для его под'ема из ангара на полетную палубу.

На судне имеется кинематограф, регистрирующий каждый взлет и каждую посадку; это необходимо потому, что при

операциях с самолетами все действия происходят настолько быстро, что человеческий глаз их не успевает уловить. Кинематографические снимки затем демонстрируются летчиками, при чем фильма пускается малым ходом, что дает возможность изучить в деталях все подробности и принять в будущем необходимые меры и улучшения. Для подема радиотелеграфной сети имеются две телескопические (складывающиеся) мачты, высотой в 50 фут.

Авио-матка снабжена метеорологической лабораторией, и обслуживающие ее два метеоролога выпускают ежедневные бюллетени о состоянии погоды с точки зрения авиации. К недостаткам авио-матки *Лэнглэй*, относится ее недостаточная остойчивость на качке и также открытые ангары, которые заливаются при очень свежей погоде волною.

Крейсера.

С 1907 г. по 1920 г. Соединенные Штаты вовсе не строили крейсеров и настолько отстали в этом отношении от других флотов, что теперь этот недостаток наверстать уже трудно, в особенности, принимая во внимание громадный перевес, достигнутый Англией и Японией.

Из легких крейсеров, достойных упоминания, отметим:

1) 10 крейсеров типа *Омаха*, заложенные в 1920—21 гг. Большая часть этих крейсеров уже закончена постройкой, их мореходные качества испытаны дальними плаваниями, и, по слухам, все они будут включены в состав разведывательного флота. Главнейшие их данные приведены в табл. IV. По своему типу они принадлежат скорее к тем крейсерам, которые у нас обозначались «эскадренными».

2) 3 легких крейсера типа *Бирмингем*, постройки 1907 г., уже совершенно устарели, хотя до последнего времени и включались в состав флота. Водоизмещение их—4760 тонн, скорость хода—26 узл., вооружение—4—12,7 с. (5") и 3—7,6 с. орудия; торпедное вооружение—2—53 с. надводных торпедных аппаратов; броня—пояс, толщиной в 51 мм. в средней части.

Эскадренные миноносцы.

Из числа 309 эскадренных миноносцев. 268 принадлежат к единому типу, созданному во время мировой войны, 14—к несколько более старому, но близкому к вышеуказанному

типу, а 27—относятся к постройке 1909—12 г. Данные о новейших миноносцах мы найдем в таблице V.

Таким образом, американский флот вовсе не обладает лидерами, но зато имеет самый многочисленный в мире флот однотипных эскадренных миноносцев. Эти миноносцы доказали свои хорошие мореходные качества своими походами из Америки в Европу и Азию. Вышеописанные крейсера типа *Омаха* в сущности являются увеличенными эсминцами этого типа.

Подводные лодки.

Подводный флот Америки самый большой в мире: в нем насчитывается 123 подлодки, против 64 английских и 70 японских. Но из этого числа, около 70 подлодок принадлежат к небольшим подлодкам типов *K, L, M, O, R* и *N*, водоизмещение коих колеблется от: $\frac{350 \text{ тонн надводн.}}{420 \text{ тонн подводн.}}$ до

$\frac{580 \text{ тонн надводн.}}{640 \text{ тонн подводн.}}$; они не пригодны к действиям вдали от своих берегов.

Наиболее многочислен тип *S*, состоящий из 50 подлодок, которые почти все уже вступили в строй и отправлены частью в район Панамского канала, частью на Филиппинские острова. Подробности об этих подлодках, можно найти в табл. VI, точно так же, как и о еще более новых подлодках типов *T* и *V*. Подлодки *V-1, V-2* и *V-3* отличаются своими большими размерами и большим районом действия. Уже плавающие в составе флота подлодки типа *S* заслужили в последнее время не особенно благоприятные отзывы от командующего американским флотом, докладывавшего об их тихоходности и непригодности к совместным действиям с надводным флотом.

Новое судостроение.

В настоящее время заканчивается постройка последних крейсеров типа *Омаха*, подлодок типа «*V*» и перестройка в авио-матки линейных крейсеров *Лексингтон* и *Саратога*.

Новая судостроительная программа пока не утверждена; в ближайшее время будут строиться 2 крейсера по 10.000 тонн водоизмещения, для пополнения недостатка в судах этого класса и для того, чтобы не отстать от других держав.

Морская авиация.

В Соединенных Штатах морская авиация является вполне самостоятельной организацией и, может быть, поэтому она развивается гораздо планомернее, чем в английском флоте. В текущем году морская авиация включает около 400 самолетов. Все линкоры снабжены тремя самолетами, крейсера — двумя, а некоторые эсминцы и подлодки принимают по одному самолету.

Личный состав.

Вопрос личного состава всегда был слабым местом американского флота. Так же, как и в английском флоте, обязательной морской службы нет; а весь некомплект набирается из добровольцев, при чем срок службы определен в 4 года и в 2 года. Двухлетний срок службы слишком мал для надлежащего обучения, и, поэтому, ежегодная смена почти $\frac{1}{3}$ всего личного состава весьма вредно отражается на боевой готовности флота. До сих пор американский флот не может справиться с некомплектom среди комсостава и некомпостава. Насколько серьезное значение имеет такой некомплект, видно из того, что на маневрах одного из прошлых лет, флот мог развить лишь скорость хода в 10 узлов, вследствие некомплекта кочегаров, при чем весь личный состав составлял тогда 80% требуемого. Большим злом является также дезертирство, развившееся благодаря тому, что ставки жалованья во флоте ниже среднего заработка в стране (хотя жалованье в американском флоте выше, чем в каком-нибудь другом), а также из-за строгой дисциплины на судах. В 1923 г. дезертировало с флота 5.820 человек, из коих было доставлено обратно на суда 2.337 человек, так что окончательное число дезертирств все же достигает 3.483 чел. Общее число личного состава определено законом в 150.000 человек, что недостаточно для удовлетворения нужд флота.

Базирование флота: (Карта 5).

Флот Соединенных Штатов Америки, для удобства базирования, разбит в мирное время на две части. Одна из них базируется на побережье Атлантического океана, а вторая —

на побережье Тихого океана. В течение долгих лет Атлантический океан считался более важным районом, поэтому здесь флот имеет гораздо лучше оборудованные многочисленные базы, чем на противоположном побережье.

I. Атлантический океан.

Главнейшие базы здесь следующие:

1) *Нью-Йорк с бухтой Наррагансет* — главная тыловая база на Атлантическом побережье. Судостроительные верфи, ремонтные мастерские. Имеется два больших сухих дока для линкоров-дредноутов и 4 дока меньшего размера.

2) *Норфолк* (Чизапикская бухта) — второй по значению военный порт Атлантического побережья, который вместе с рейдом Хэмптон Родс теперь обращается в главную операционную базу Атлантического флота. Здесь имеется один большой док для ввода судов любого размера и один док для дредноутов меньших размеров.

К числу опорных пунктов Атлантического побережья относятся:

1) *Портсмут* (1 сухой док для дредноутов-линкоров), 2) *Востон* (2 сухих дока для дредноутов-линкоров), 3) *Филадельфия* (1 сухой док для линейных крейсеров, 1 — для линкоров, много стапелей для постройки дредноутов), 3) *Чарльстон* (один большой док для дредноутов-линкоров и 1 небольшой).

II. Тихий океан.

На Тихом океане флот обслуживается всего только 4 большими сухими доками: в Сан-Франциско, на острове Мэр-Айлэнд, в Бремертоне и на Сандвичевых островах. Главнейшие базы здесь следующие:

1) *Бремертон*, в заливе Пэджет Саунд, у самой границы с Канадой. Здесь предполагается в ближайшее время создать главную базу на всем Тихоокеанском побережье, в виду того, что теперешняя главная база на острове Мэр-Айлэнд, у Сан-Франциско, требует постоянных дноуглубительных работ. Имеется два сухих дока, пригодных для самых больших и широких современных линейных судов и один док для линкоров-дредноутов.

2) *Мэр-Айлэнд* (близ Сан-Франциско). Имеется судостроительная верфь, один большой док для самых значительных по размерам линейных судов и один док для судов среднего размера.

3) *Пирл-Харбур* — единственный пункт на Сандвичевых островах, пригодный для обращения в первоклассную базу. Особая комиссия разработала план его оборудования, но пока здесь имеется лишь громадный сухой док. Эта база все же не может решить вопрос об обороне Филиппинских островов: от Сан-Франциско до нее 2.100 миль, а от нее до Филиппинских островов — 4.770 миль, так что базирующийся на нее флот не успеет подойти для предохранения азиатских колоний от захвата.

На Тихоокеанском побережьи имеются еще опорные пункты для миноносцев, подлодок и авиации: Сан-Педро и Сан-Диего, в Калифорнии; последний предполагается оборудовать в операционную базу для всего флота.

Из опорных пунктов в колониях укажем *Кавите* и *Олонтапо* — на Филиппинах (это второстепенные базы, с небольшими ремонтными средствами и небольшими доками) и *Тутуила* на островах Самоа. Весьма удобно расположенный на пути в Азию остров *Гуам* (южный и самый большой остров Марианской группы) нельзя укрепить и оборудовать, согласно Вашингтонскому соглашению, а, кроме того, он окружен теперь японскими островами, перешедшими от Германии.

Настоящий обзор американских баз показывает, что на Атлантическом океане дело обстоит относительно благополучно; на широких просторах Тихого океана, флоту, в военное время, придется считаться с значительными затруднениями, в виду малого числа и раскинутости баз.

V.

Япония.

Япония в морском отношении имеет много сходства с Англией: как здесь, так и там — островное государство, не могущее самостоятельно прокормить полностью своего народонаселения. Положение Японии несколько лучше, потому что лишь $\frac{1}{5}$ ее народонаселения нуждается в подвозе продовольствия, но зато из сырья для тяжелой индустрии в Японии добывается только уголь, а железо и нефть приходится подвозить из-за моря. Для обеспечения своего существования Япония должна иметь возможность надежно охранять морские пути сообщения в Китай, на Формозу и в Индию, откуда ей доставляется рис, а из Китая — уголь и железо. Империалистической Японии важно, кроме того, выйти победительницей в борьбе за эксплуатацию природных богатств Китая и за китайский рынок, а т. к. все пути в Китай (кроме одного —

3) *Пирл-Харбур* — единственный пункт на Сандвичевых островах, пригодный для обращения в первоклассную базу. Особая комиссия разработала план его оборудования, но пока здесь имеется лишь громадный сухой док. Эта база все же не может решить вопрос об обороне Филиппинских островов: от Сан-Франциско до нее 2.100 миль, а от нее до Филиппинских островов — 4.770 миль, так что базирующийся на нее флот не успеет подойти для предохранения азиатских колоний от захвата.

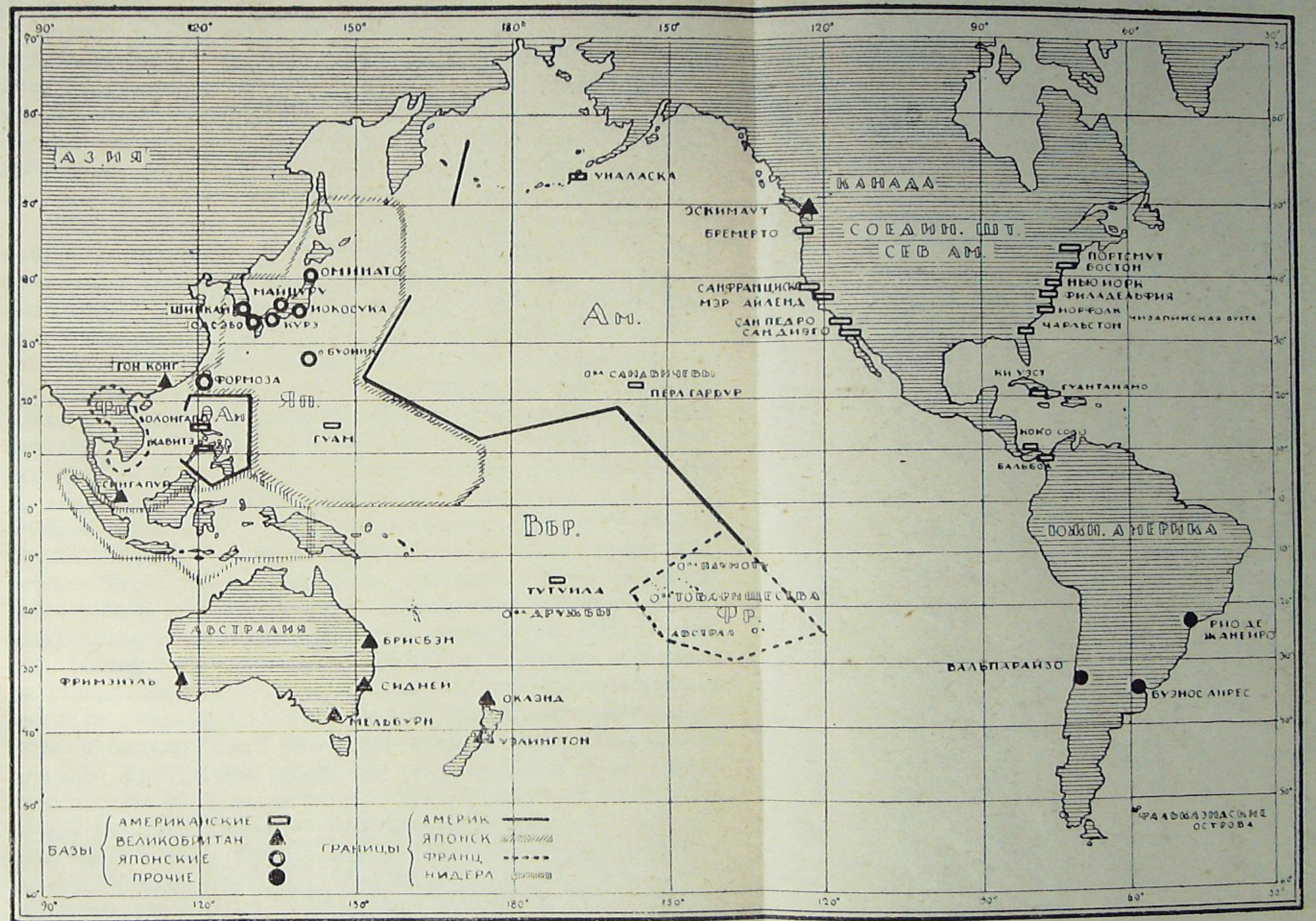
На Тихоокеанском побережье имеются еще опорные пункты для миноносцев, подлодок и авиации: Сан-Педро и Сан-Диего, в Калифорнии; последний предполагается оборудовать в операционную базу для всего флота.

Из опорных пунктов в колониях укажем *Кавите* и *Олонганго* — на Филиппинах (это второстепенные базы, с небольшими ремонтными средствами и небольшими доками) и *Тутуила* на островах Самоа. Весьма удобно расположенный на пути в Азию остров *Гуам* (южный и самый большой остров Марианской группы) нельзя укрепить и оборудовать, согласно Вашингтонскому соглашению, а, кроме того, он окружен теперь японскими островами, перешедшими от Германии.

Настоящий обзор американских баз показывает, что на Атлантическом океане дело обстоит относительно благополучно; на широких просторах Тихого океана, флоту, в военное время, придется считаться с значительными затруднениями, в виду малого числа и раскинутости баз.

V. Япония.

Япония в морском отношении имеет много сходства с Англией: как здесь, так и там — островное государство, не могущее самостоятельно прокормить полностью своего населения. Положение Японии несколько лучше, потому что лишь 1/5 ее народонаселения нуждается в подвозе продовольствия, но зато из сырья для тяжелой индустрии в Японии добывается только уголь, а железо и нефть приходится подвозить из-за моря. Для обеспечения своего существования Япония должна иметь возможность надежно охранять морские пути сообщения в Китай, на Формозу и в Индию, откуда ей доставляется рис, а из Китая — уголь и железо. Империалистической Японии важно, кроме того, выйти победительницей в борьбе за эксплуатацию природных богатств Китая и за китайский рынок, а т. е. все пути в Китай (кроме одного —



Карта 5. Тихоокеанский морской театр.

3) *Пирл-Харбур* — единственный пункт на Сандвичевых островах, пригодный для обращения в первоклассную базу. Особая комиссия разработала план его оборудования, но пока здесь имеется лишь громадный сухой док. Эта база все же не может решить вопрос об обороне Филиппинских островов: от Сан-Франциско до нее 2.100 миль, а от нее до Филиппинских островов — 4.770 миль, так что базирующийся на нее флот не успеет подойти для предохранения азиатских колоний от захвата.

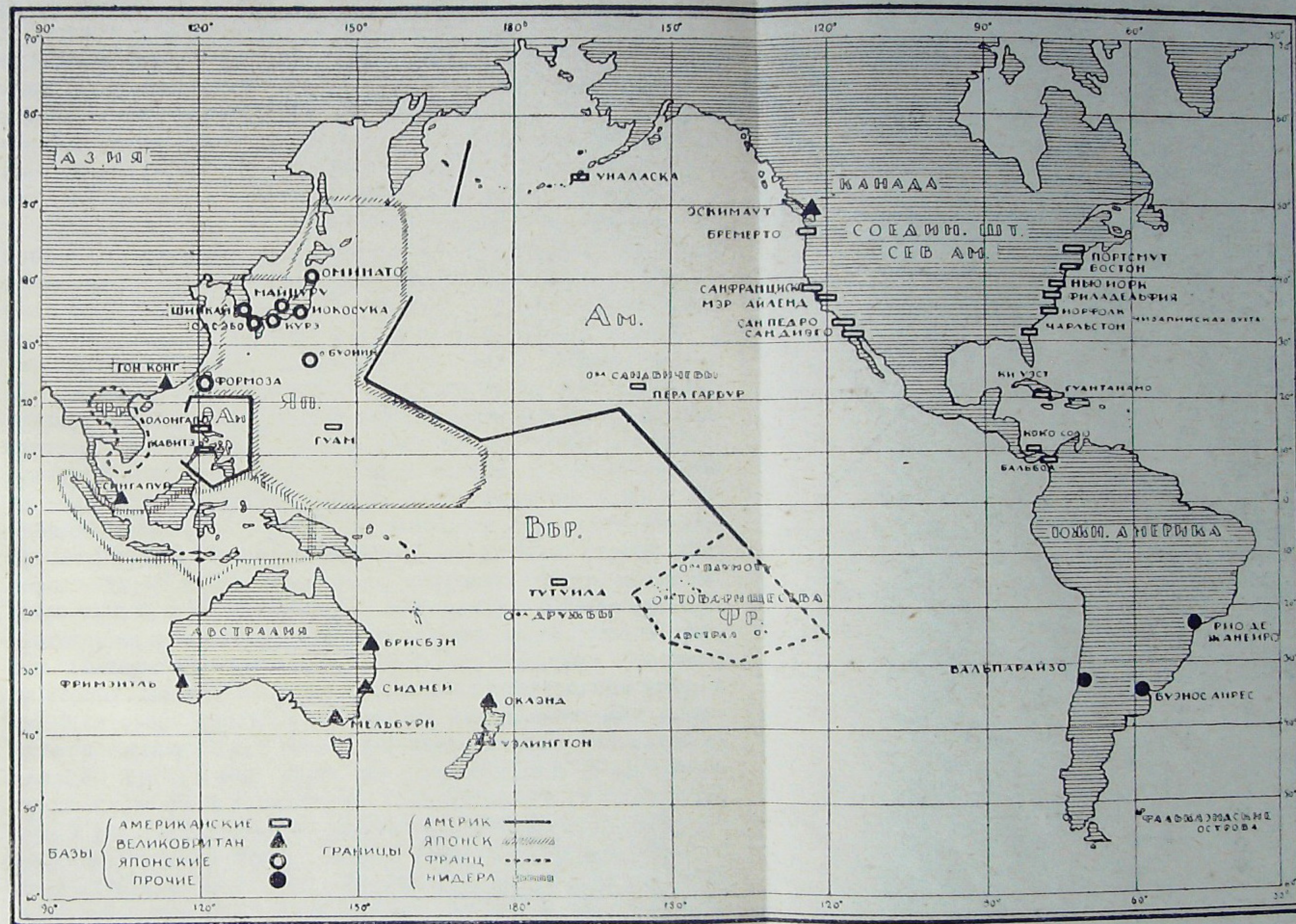
На Тихоокеанском побережье имеются еще опорные пункты для миноносцев, подлодок и авиации: Сан-Педро и Сан-Диего, в Калифорнии; последний предполагается оборудовать в операционную базу для всего флота.

Из опорных пунктов в колониях укажем *Кавите* и *Олонгано* — на Филиппинах (это второстепенные базы, с небольшими ремонтными средствами и небольшими доками) и *Тутуила* на островах Самоа. Весьма удобно расположенный на пути в Азию остров *Гуам* (южный и самый большой остров Марианской группы) нельзя укрепить и оборудовать, согласно Вашингтонскому соглашению, а, кроме того, он окружен теперь японскими островами, перешедшими от Германии.

Настоящий обзор американских баз показывает, что на Атлантическом океане дело обстоит относительно благополучно; на широких просторах Тихого океана, флоту, в военное время, придется считаться с значительными затруднениями, в виду малого числа и раскинутости баз.

V. Япония.

Япония в морском отношении имеет много сходства с Англией: как здесь, так и там — островное государство, не могущее самостоятельно прокормить полностью своего населения. Положение Японии несколько лучше, потому что лишь $\frac{1}{5}$ ее населения нуждается в подвозе продовольствия, но зато из сырья для тяжелой индустрии в Японии добывается только уголь, а железо и нефть приходится подвозить из-за моря. Для обеспечения своего существования Япония должна иметь возможность надежно охранять морские пути сообщения в Китай, на Формозу и в Индию, откуда ей доставляется рис, а из Китая — уголь и железо. Империалистической Японии важно, кроме того, выйти победительницей в борьбе за эксплуатацию природных богатств Китая и за китайский рынок, а т. к. все пути в Китай (кроме одного —



Карта 5. Тихоокеанский морской театр.

из СССР) идут с моря, то и здесь первенствующую роль играет господство на море. Таким образом, Японии необходим мощный флот, который, как и у Англии, является главным родом оружия (по сравнению с армией).

Японский флот встал на твердую ногу вскоре после японо-китайской войны, из которой он вышел победителем. Ко времени русско-японской войны он состоял из прекрасных современных судов, имел отличный личный состав и был хорошо обучен, но все суда, входившие в него, были заграничной постройки. После русско-японской войны Япония приложила все усилия, чтобы развить отечественное судостроение, и в 1914—1915 г. все суда уже строились в Японии, по японским чертежам и из японских материалов. Особенно энергичная судостроительная деятельность началась с 1914 г.: были последовательно утверждены несколько судостроительных программ, венцом которых являлась утвержденная в 1920 г. «восьми-корабельная» программа (по ней в течение восьми лет ежегодно предполагалось закладывать по два линейных судна, с добавлением очень большого числа легких крейсеров, эсминцев и подлодок). Расчет был таков, чтобы к 1927 г. японский флот состоял бы из двух эскадр, в состав каждой из коих должны были входить по 8 линкоров и по 8 линейных крейсеров (каждое из линейных судов — не старше 10 лет); третья эскадра образовывалась из более старых линкоров. Часть судов была уже построена, часть заложена, когда началась Вашингтонская конференция. Япония довольно охотно пошла на предложенные американцами условия, так как расходы на судостроение ложились тяжелым бременем на страну. Японским представителям на конференции удалось добиться очень приемлемых условий для Японии: она сохранила в составе своего флота два линкора после Ютландского периода, против трех таких же американских. В настоящее время, японский флот, конечно, слабее американского, но есть целый ряд обстоятельств, которые в значительной мере выравнивают эту слабость в пользу Японии. Географическое и стратегическое положение Японии гораздо удобнее, весь ее флот сосредоточен в одном районе; личный состав японского флота отличается прекрасными качествами и желающих поступить на флот переизбыток; в состав японского флота входят все необходимые классы судов, в том числе и линейные крейсера, и, кроме того, Япония особенно богата крейсерами.

Японский флот имеет очень много хорошо оборудованных баз и в этом отношении может считаться вполне обеспечен-

ным. В последнее время землетрясение нанесло тяжелый удар японскому морскому могуществу: правда, из судов не пострадало ни одно, но зато сильно повреждены верфи и заводы и погибло много ценных сооружений, оборудование и различные запасы.

Весь валичный японский флот базируется на отечественные военные порты и состоит из двух «флотов»; первый «флот» включает в себя две эскадры линкоров, одну эскадру крейсеров, одну дивизию эсминцев, одну дивизию подлодок; второй «флот», носящий характер разведывательного,—одну эскадру линейных крейсеров, одну эскадру крейсеров, одну дивизию эсминцев и одну дивизию подлодок.

Судовой состав.

Не очень многочисленный японский флот составляется из весьма удачных типов судов; все суда относятся к постройке недавнего времени, и, таким образом, составляется весьма сплоченное, сильное ядро, с присоединением к нему всех необходимых легких и вспомогательных классов судов.

Линейные корабли.

Линейных кораблей в японском флоте 6, из которых 2 имеют 16" главную артиллерию, а остальные четыре—14".

I. Линкоры с 40,6 с. (16") артиллерией.

Япония была первой из морских держав, перешедшая с 14" калибра крупной артиллерии—на 16" и заложившая в конце мировой войны, в 1917 г., первые линкоры такого типа, благодаря чему ее флот оказался первым, в который вошли линкоры, воплотившие в себе весь опыт войны.

Из всех строившихся дредноутов такого типа, после Вашингтонской конференции в составе японского флота оказалось только два: *Нагато* и *Мутсу*. Их данные указаны в табл. I. Эти суда обладают хорошей противоминной защитой, представляющей собою систему частых продольных и поперечных переборок; на горизонтальную броневую защиту обращено также должное внимание и главная броневая палуба достигает толщины в 89 мм. (3½"). Характерна система их мачт: фок-мачта имеет по 4 подворки по сторонам, так что она является пятиногой; конечно, вследствие этого она нечувствительна к тряске и вибрации, но зато представляет

весьма большую цель. О величине этой мачты можно судить по тому, что в средней из ее ног установлена электрическая подъемная машина (лифт). Грот-мачта—треногая. На обеих мачтах, на особых площадках установлено очень большое число прожекторов. До самого последнего времени только на

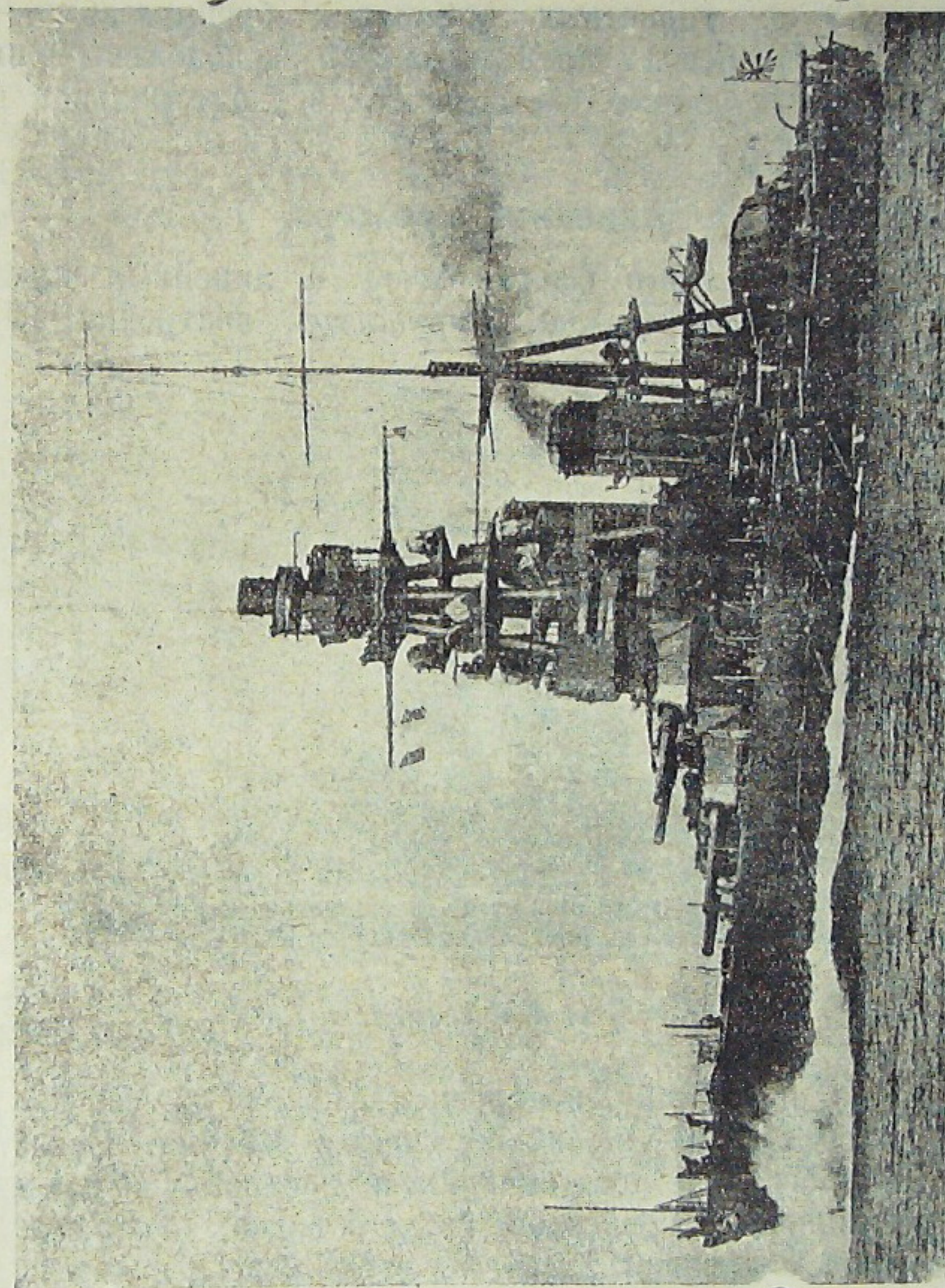


Рис. 29. Линкор Нагато.

судах японского флота сохранилось сетевое ограждение против минных попаданий.

II. Линкоры с 35,6 (14") артиллерией.

Все четыре линкора—*Фузо*, *Ямашира*, *Изе*, *Хиуга*—заложены незадолго до мировой войны. Два последних—несколько больших размеров, при чем увеличение водоизмещения пошло

на увеличение скорости хода, горизонтальной броневой защиты и противоминной защиты. Главнейшие данные их следующие: Водоизмещение—31.000 тонн—31700 тонн; скорость хода—22,5—23 узл.; артиллерия—12—35,6 с (14"), 16—15,2 с. (6") на первых двух и 20—14 с. (5¹/₂")—на вторых двух и 4—8 с. противозв. торпедное вооружение—6 подводных 53 с. торпедных аппаратов; бронирование—пояс 305 мм (12"). Все 12 крупных орудий расположены в шести двух-орудийных башнях, поставленных в диаметральной плоскости корабля.

Линейные крейсера.

В состав японского флота входят 4 линейных крейсера типа *Конго* (*Хией*, *Харуна*, *Кирисима*), постройки 1912—

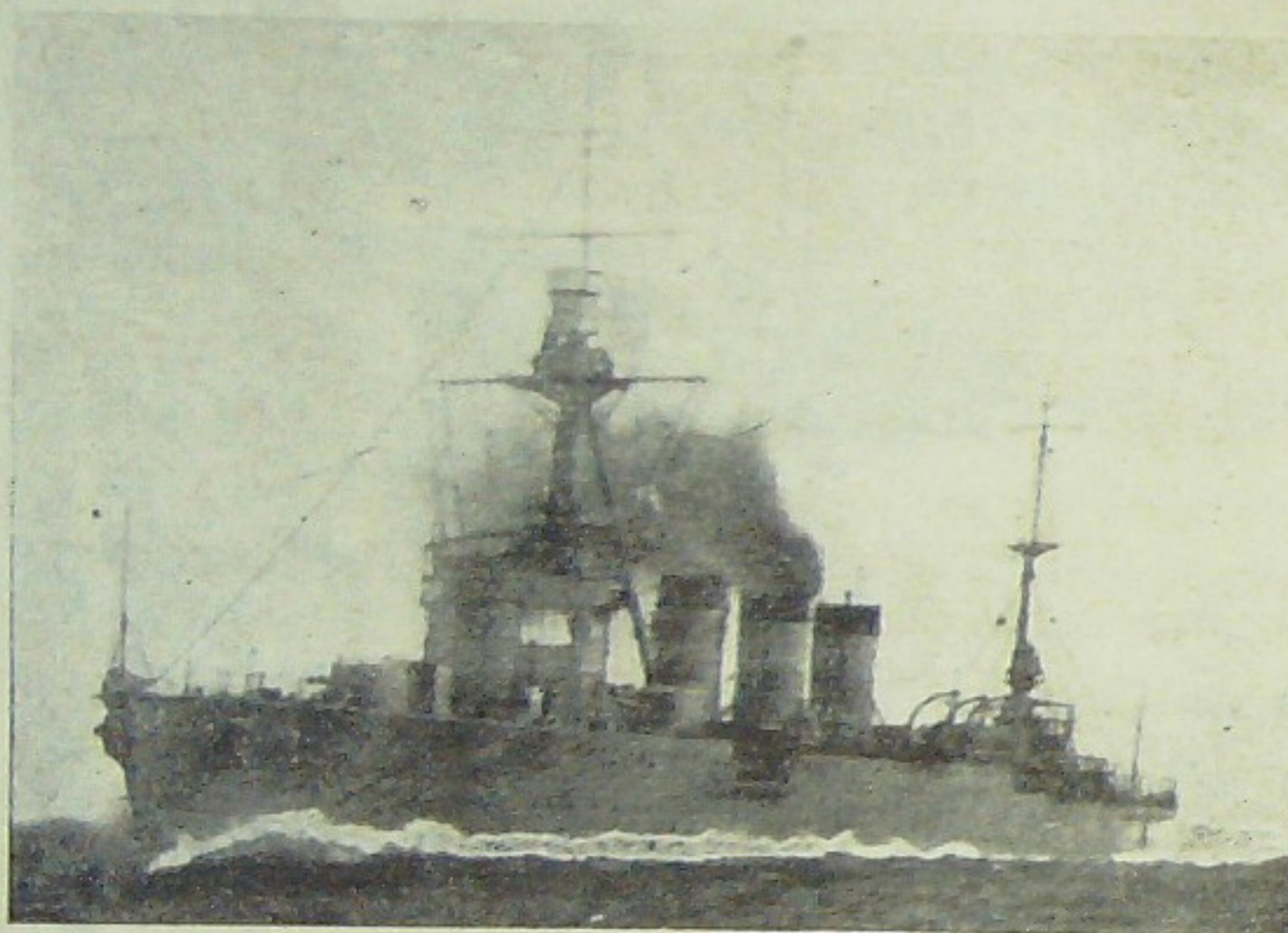


Рис. 30. Легкий крейсер типа *К и з о*.

13 гг., из них *Конго* построен в Англии на заводе Вickers, а остальные—по его образцу, в Японии. Судостроительные программы предусматривали постройку еще восьми могучих линейных крейсеров, из чего видно, насколько Япония соображала важность для себя этого класса судов; из этих крейсеров четыре типа *Амаги* были ко времени Вашингтонской Конференции уже заложены. Но договор потребовал их сломки, при чем было разрешено два из них обратить в авио-матки.

Крейсера типа *Конго*, несмотря на то, что построены до мировой войны, сохраняют свое значение и до настоящего времени, по той же причине, что и английский линейный крейсер *Тайгер*.

Главнейшие данные их следующие: Водоизмещение—28000 тонн; скорость хода—27,5 узлов; артиллерия—8—35,6 с. (14"), 16—15,2 с. (6"), 4—7,6 с. противозв. торпедное вооружение—8 подводных 53 с. торпедных аппаратов; бронирование—пояс—203 мм. (8").

Авио-матки.

В настоящее время в составе японского флота имеется две авио-матки: *Хошо* и *Вакамаи*. Относительно последней известно, что она не имеет полетной палубы, данные же

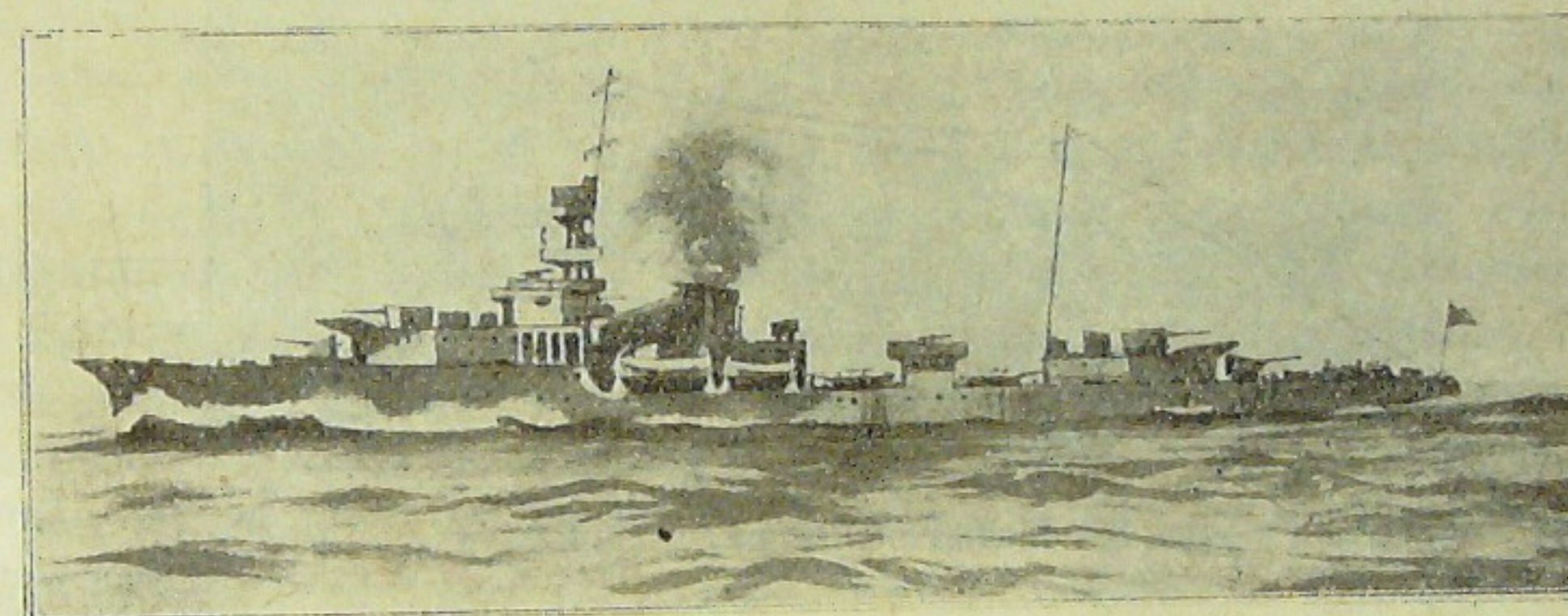


Рис. 31. Легкий крейсер *Ю б а р и*.

первой приведены в таблице II. Интересной особенностью *Хошо* являются дымовые трубы, которые можно приводить в горизонтальное положение из вертикального, и двуногая мачта.

Как уже указывалось, в авио-матки перестраивались два больших линейных крейсера—*Амаги* и *Акаги*. Но во время землетрясения, первый из них получил столь значительные повреждения, что теперь заменен линейным кораблем *Кага*, также приостановленным постройкой, согласно Вашингтонскому договору.

Крейсера и легкие крейсера.

Класс крейсеров и легких крейсеров получил в японском флоте особенно сильное развитие и можно сказать, что здесь японцы шли совершенно самостоятельными путями, учтя во время то важное значение, которое имеет для них этот класс судов и предвидя дальнейшее его развитие. По первоначальной «восьми-корабельной» судостроительной программе пред-

полагалось к 1928 г. построить 26 крейсеров, с общим водоизмещением в 146.750 тонн; когда в конце 1922 г. 17 из этих крейсеров частью были уже построены, частью находились в постройке, было решено вместо 9 крейсеров, заложить только 8, но зато среди них—4 по 10.000 тонн водоизмещения. В настоящее время, из этой обширной программы 20 крейсеров закончено и вступило в строй, а 6 еще строятся. Таким образом, не считая 6 более старых крейсеров, Япония

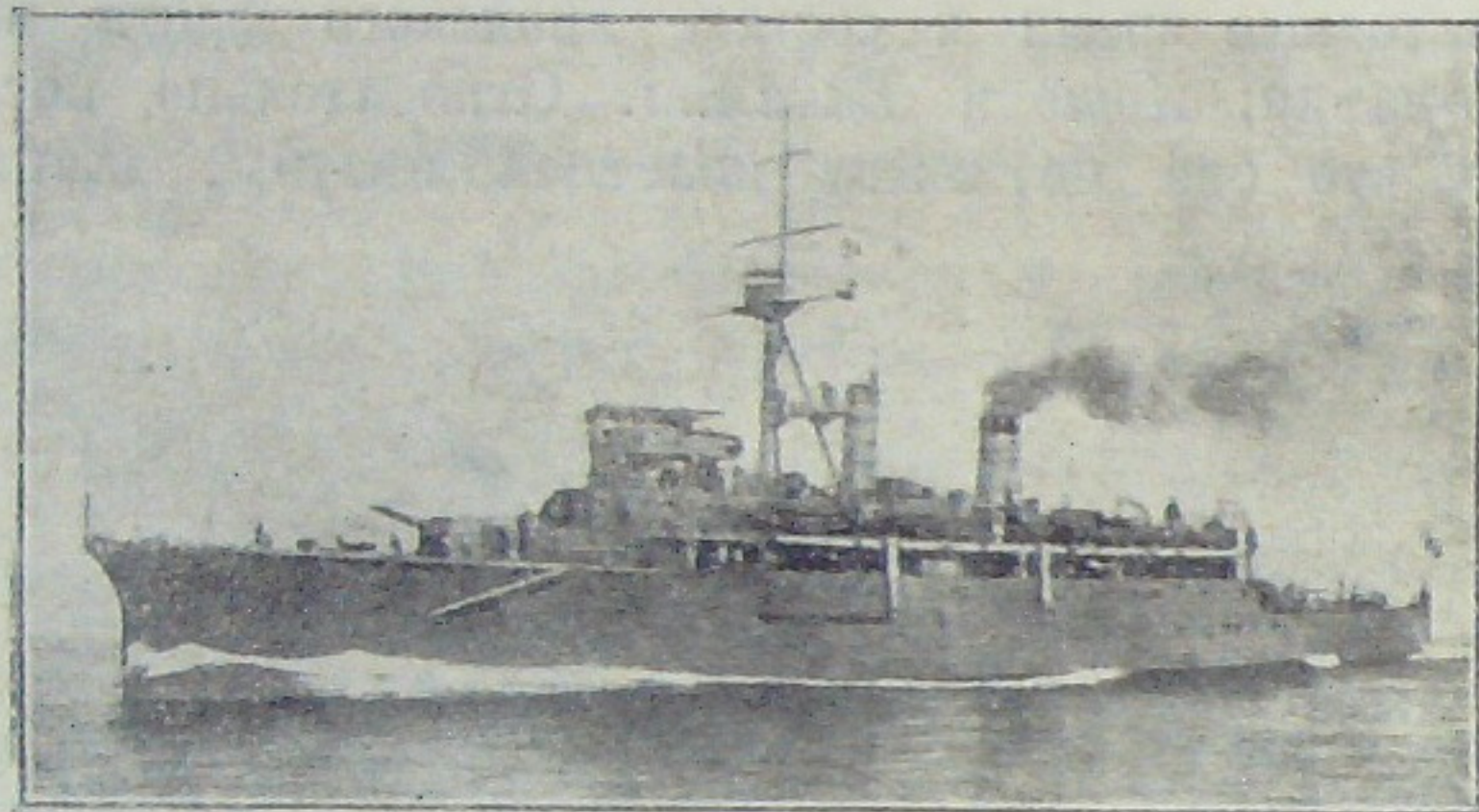


Рис. 32. Матка эсминцев Джингей.

к 1928 году будет иметь 25 крейсеров последней постройки, против 10 крейсеров Соединенных Штатов Америки.

Все перечисленные крейсера принадлежат к различным типам.

Крейсера.

1. Тип *Миоко*. Всего предполагено построить 4 таких легких крейсера, но в настоящее время в постройке находится только 2; третий и четвертый крейсера заложены только в 1925 г. Водоизмещение их—около 10.000 тонн, артиллерия—12—20,3 с. (8") калибра, скорость хода—33,5 узл., торпедное вооружение—12 надв. торпедн. аппар.; поражает громадный район действия этих крейсеров—14.000 миль 15-ти узловым ходом, что дает им возможность пересекать весь Тихий океан без возобновления запаса топлива.

2. Тип *Како*. Этот тип будет насчитывать также 4 корабля. Главнейшие данные этих крейсеров: водоизмещение—7200 тонн, скорость хода—33 узла, артиллерия—6—20,3 с. (8") орудий, торп. вооружение—8—53 с. надводных торп. аппаратов.

Легкие крейсера.

3. Тип *Юбари*. Пока заложен лишь один крейсер этого типа, строящийся, повидимому, в виде опыта. Малое водоизмещение его (3150 тонн) указывает на его специальное назначение: это или крейсер—минный заградитель или большой лидер. Он уже вступил в строй и имеет весьма странный внешний вид: на нем одна толстая дымовая труба, с которой соединяется наклонная вторая труба.

4. Тип *Нагара*. Главные данные их следующие: водоизмещение 5500—5570 тонн, скорость хода 33,4 узл., артиллерия—7—14 с. (5¹/₂") и 2 до 3—8 с. противозаэр., торп. вооружение—8 надводных 53 с. торп. аппаратов.

Все перечисленные крейсера имеют бортовую и палубную броню и снабжены приспособлениями для принятия самолетов.

5. К перечисленным крейсерам, вполне отвечающим современным требованиям, нужно добавить еще два—*Тенриу* и *Татсута*, являющиеся первыми судами большой программы. Эти крейсера построены в 1918—1919 г.г. и их главнейшие данные следующие: водоизмещение—3550 тонн, скорость хода—33 узла, артиллерия—4—14 с. (5¹/₂") и 1—8 с. противозаэр., торпедное вооружение—6 надводных торпедных аппаратов.

Затем в списках числятся еще более старые легкие крейсера, постройки 1907—1911 г., из коих лишь 3 крейсера типа *Тшикума* более или менее подходят к современным требованиям (Водоизм. 5000 тонн, скорость хода—27 узл., артиллерия—8—15 с. (6") и 8 с.).

Эскадренные миноносцы.

Все эскадренные миноносцы японского флота разбиты на 3 класса. 1) I класс—большие эсминцы водоизмещением свыше 1000 тонн, 2) II класс—от 600—1000 тонн и 3) III класс—водоизмещение ниже 600 тонн. Япония в настоящее время единственная большая морская держава, строящая эсминцы с водоизмещением, меньшим 1000 тонн; такие миноносцы необходимы ей, повидимому, для действия в узкостях, которыми изобилуют японские острова. Все миноносцы I и II класса построены не позднее 1910—11 г.г., а большинство относится к уже несколько раз упоминавшейся «восьми-корабельной» программе. Согласно этой программы,

к 1928 г. необходимо было построить 94 эсминца I и II класса, с общим водоизмещением в 102.560 тонн; затем, после внесения поправок, число эсминцев II класса было несколько уменьшено, и в настоящее время состав японского минного флота следующий: 1) строятся и проектировано—23 эсминца I класса и 4—II класса, 2) в строю: 83 эсминцев I и II класса и 33—III класса.

Типы новейших миноносцев приведены в табл. V.

Подводные лодки.

В подводном судостроении Япония идет по пути создания мощного подводного флота, состоящего из «океанских» мореходных подлодок, построенных по германским образцам. В настоящее время в Японии, в строю, находится 56 современных подлодок, 37—строятся, а 16 проектировано. Данные новейших японских подлодок можно почерпнуть из табл. VI настоящей книги. В последнее время участились аварии с подлодками, при чем в большинстве случаев они происходили на пробных испытаниях их. В дальнейшем предполагается строить подлодки двух типов: 1) большие мореходные (океанские) подлодки с большим ходом и 2) мореходные подлодки несколько меньших размеров (примерно, на 1000 тонн водоизмещения).

Новое судостроение.

Пока никаких новых судостроительных программ не намечено, а заканчивается исправленная «восьми-корабельная» программа, из которой исключены все линейные суда. Сведения об этих новых постройках указаны при описании соответствующих классов судов.

Личный состав.

Япония, как островное государство, вполне обеспечена достаточным числом прибрежных жителей, свыкшихся с морем. По закону, японский флот комплектуется двояким образом: добровольцами и по набору. Но на практике, весь флот мог бы быть укомплектован добровольцами,—так много желающих служить во флоте; лишь $\frac{1}{4}$ всего состава набирается из числа жителей внутренних областей Японии и то лишь для пропаганды морской идеи по всей стране, отчасти же по жела-

нию левых партий сейма, чтобы избежать превращения флота в послушное орудие правящих классов. Срок службы для добровольцев—6 лет, для служащих по набору—3 года. Весь личный состав, как командный, так и некомандный, во всех отношениях отвечает самым строгим требованиям.

Морская авиация.

Долгое время в Японии обращали сравнительно мало внимания на морскую авиацию, но в последнее время принимаются энергичные меры по созданию мощного воздушного флота. В настоящее время имеется 4 «воздушных корпуса», базирующиеся на Йокосуку, Казумигаура, Сасебо и Омуре, с общей численностью в 250 самолетов.

Базирование флота. (Карта 5).

В смысле базирования, японский флот обставлен прекрасно: на сравнительно небольшом пространстве имеется целый ряд первоклассных баз, вполне обеспечивающих все потребности современного флота; правда, землетрясение нанесло некоторые повреждения портовым сооружениям многих из них, в особенности Йокосуке, но большинство из этих разрушений предполагается исправить еще в текущем году.

Главнейшие базы японского флота следующие:

1. *Йокосука*. Старейшая база-арсенал, основанная в 1864 г. Расположена на берегу Тихого океана, недалеко от Токио. Казенная судостроительная верфь здесь имеет 6 стапелей, из них один пригоден для постройки линейных крейсеров, а 2 для линкоров-дредноутов. База снабжена 5 сухими доками, из которых 2 вмещают дредноуты (один из них—и линейные крейсера). Число рабочих доходит до 11.000 человек. Имеются механические мастерские, все необходимые ремонтные мастерские и склады топлива.

2. *Куре*. База-арсенал на берегу японского Средиземного моря. Верфь имеет 7 стапелей, из них 2—для линейных крейсеров. Из 4 сухих доков, два пригодны для вмещения дредноутов. В Куре находятся казенные сталелитейные, бронепрокатные заводы и оружейные заводы.

3. *Сасебо*. База в Корейском проливе близ гор. Нагасаки. Имеется 5 стапелей средней величины и 6 сухих доков, из коих три пригодны для линкоров-дредноутов (один из них вмещает и линейные крейсера). Хорошо оборудованные ремонтные

мастерские. Специальностью верфи Сасебо является постройка крейсеров и подлодок. В виду удобного положения Сасебо, здесь предположено построить еще один сухой док для дредноутов, один плавучий док в 50.000 тонн водоизмещения и обширные ремонтные мастерские.

4. *Майдзуру*. Опорный пункт на берегу Японского моря. Верфь до сих пор строила лишь миноносцы и другие небольшие суда, но в ближайшее время ее предположено расширить для постройки легких крейсеров. Имеется 3 сухих дока, из коих один для дредноутов.

Из второстепенных опорных пунктов отметим *Оминато*—на севере Японии, *Шинкай* (бывший Мазампо)—в Корее и *Бако*—на Пескадорских островах (близ Формозы). Из них в Бако и в Оминато имеются плавучие доки для миноносцев.

Целый ряд частных заводов и верфей еще более способствует обслуживанию всех нужд флота в военное и в мирное время. К 1922—23 г. в Японии всего имелось 9 верфей строящих дредноуты, 7 верфей, строящих легкие крейсера, 12—миноносцы и 10—подлодки.

Расположение батарей береговой обороны, значительно усиленных за последние годы,—чрезвычайно удачно. Большинство из них запирает проходы во внутренние моря; проход в Японское море с юга защищен фортами острова Киу-Шиу, южными японскими фортами у Симоносеки и Куре, фортами на острове Цусима и фортами на побережье Кореи; восточный проход в Японское море обороняется фортами в Хакодате и на южной оконечности острова Иезо; побережье Тихого океана обеспечивается укреплениями у Токио, Йокогамы и на острове Шикоку. Сильно выдвинутые передовые укрепления сооружены на Бонинских островах, а Китайское и Желтое моря окружены фортами Пескадорских островов, Формозы и островов Лиу-Киу. В общем, расположение баз и опорных пунктов, а также укрепленных районов, превращают Японию в громадную крепость, для нанесения ущерба которой потребуются весьма значительные силы. Единственное слабое место Японии—ее зависимость от ввоза извне.

VI.

Франция.

В начале текущего столетия французский флот занимал второе место после английского среди флотов всего мира; затем, в течение нескольких лет его перегнали германский,

американский и японский флоты, а почти накануне мировой войны во Франции опять усиленно стали строить линейные суда. Ко времени мировой войны Англия, как уже указывалось, перевела почти все свои линейные суда из Средиземного моря в Северное, и предоставила полную свободу действий в Средиземном море французам, которые тогда обладали довольно значительными морскими силами. Во время мировой войны Франция понесла на море значительные потери при выполнении Дарданелльской операции, а, с другой стороны, все строившиеся большие суда не были достроены по различным причинам; в результате французский флот после мировой войны оказался далеко позади флотов остальных союзников. Несмотря на старания французских делегатов на Вашингтонской конференции, им не удалось добиться предоставления для Франции отвечающего необходимости тоннажа линейного флота: Франции разрешено было иметь такой же линейный флот, как и Италии, а между тем Франции приходится оборонять морские границы и на севере, на Атлантическом побережье, и на юге—в Средиземном море, и, кроме того, у нее много заморских колониальных владений. Поэтому, Франции пришлось иначе решать задачи морской обороны государства и она обратилась в Средиземное море—к совместному действию линейного флота с береговыми батареями, подводным и воздушным флотом, при использовании всех новейших средств—ядовитых газов и дымовых завес; на Атлантическом побережье усилена береговая оборона и сосредоточены минные и подводные суда.

На Средиземном море флот имеет вполне определенные боевые задачи: они состоят в том, чтобы обеспечить безопасность морских путей между Францией и ее африканскими колониями. Сохранение безопасной связи с этими колониями важно для Франции потому, что около 20%—30% состава французской армии комплектуется уроженцами африканских колоний, а, кроме того, из тех же колоний вывозятся продовольствие. В последнее время предполагается провести железную дорогу поперек пустыни Сахары и, таким образом, связать колонии, расположенные на западном берегу Африки, с колониями на берегу Средиземного моря и тем самым еще больше обеспечить Францию пополнениями резервов армии в случае войны и различными видами продовольствия. Морские пути, важные для Франции, идут поперек Средиземного моря с севера на юг и пересекают пути, важные для Англии и идущие с запада на восток—в Индию. Здесь английские интересы встречаются с французскими. Когда выяснились

все спорные вопросы с Англией, Франция выработала судостроительную программу, согласно которой в ближайшие годы французский флот будет усилен 9 весьма сильными крейсерами, 21 лидером, 36 эскадренными миноносцами и 50 подлодками; на берегах Средиземного моря сооружаются сильные береговые батареи, передвижные батареи железнодорожные и тракторные (передвигающиеся помощью особых автомобилей-тракторов), создается сеть авиационных станций по северному берегу Африки, ведется усиленное обучение уже существующего флота и значительно увеличивается воздушный флот. Англия ответила переводом лучших судов в Средиземное море, оборудованием авиостанции в Гибралтаре и окружением Франции враждебным кольцом. Италия и Испания заключили морское соглашение, дружественное Англии, первым результатом которого явились соединенные маневры английского Атлантического и Средиземноморского флота в водах испанских Балеарских островов; в задачу этих маневров входило разрешение вопроса о возможности добиться господства на Средиземном море при помощи линейного флота, подлодок и морской авиации—против сильного воздушного флота, т. е. как раз воспроизводилась та обстановка, которая будет в действительности, в случае войны Англии с Францией, имеющей сильнейший воздушный флот.

На севере, в Атлантическом океане и в Английском канале, Франция имеет возможность держать только 3 линкора до-дредноутского типа, и здесь оборона побережья возложена на дальнобойные береговые батареи, 2 дивизии эскадренных миноносцев, 20 подлодок и большое число тральщиков и истребителей подлодок, канонерских лодок и воздушных аппаратов. Здесь главным противником, конечно, явится Англия, но официально Франция оправдывает свои военные мероприятия боязнью возродившегося германского флота, который на самом деле слишком слаб для нападения на удаленные побережья Франции.

Таким образом, главные силы флота сосредоточены в Средиземном море и здесь заняты усиленным обучением, при чем главное внимание обращено на так называемую «тактику малого флота», т. е. на такие приемы ведения борьбы с сильнейшим противником, когда более слабый флот старается использовать для боя подходящую обстановку, например, не сражаться в открытом дневном бою, а искать боевого столкновения ночью, в туман или в мглу, пользуясь дымовыми завесами, когда и слабый может нанести существенный ущерб сильному. Все новые суда, строящиеся и

проектированные, принадлежат к сильнейшим типам и рассчитаны на действие на морских путях, на прорыв блокады, на уничтожение неприятельской торговли. По вступлении в строй, новые суда восполнят существенный недостаток французского флота—отсутствие хороших современных крейсеров и легких крейсеров, так как все наличные суда этого класса уже устарели; легкие крейсера давно не строились, а числящиеся сейчас в списках флота достались Франции по Версальскому мирному договору от Германии и Австрии.

Линейные корабли.

В состав французского флота входят шесть линейных кораблей—дредноутов и три линейных корабля до-дредноутского типа. Линкоры-дредноуты принадлежат к двум раз-

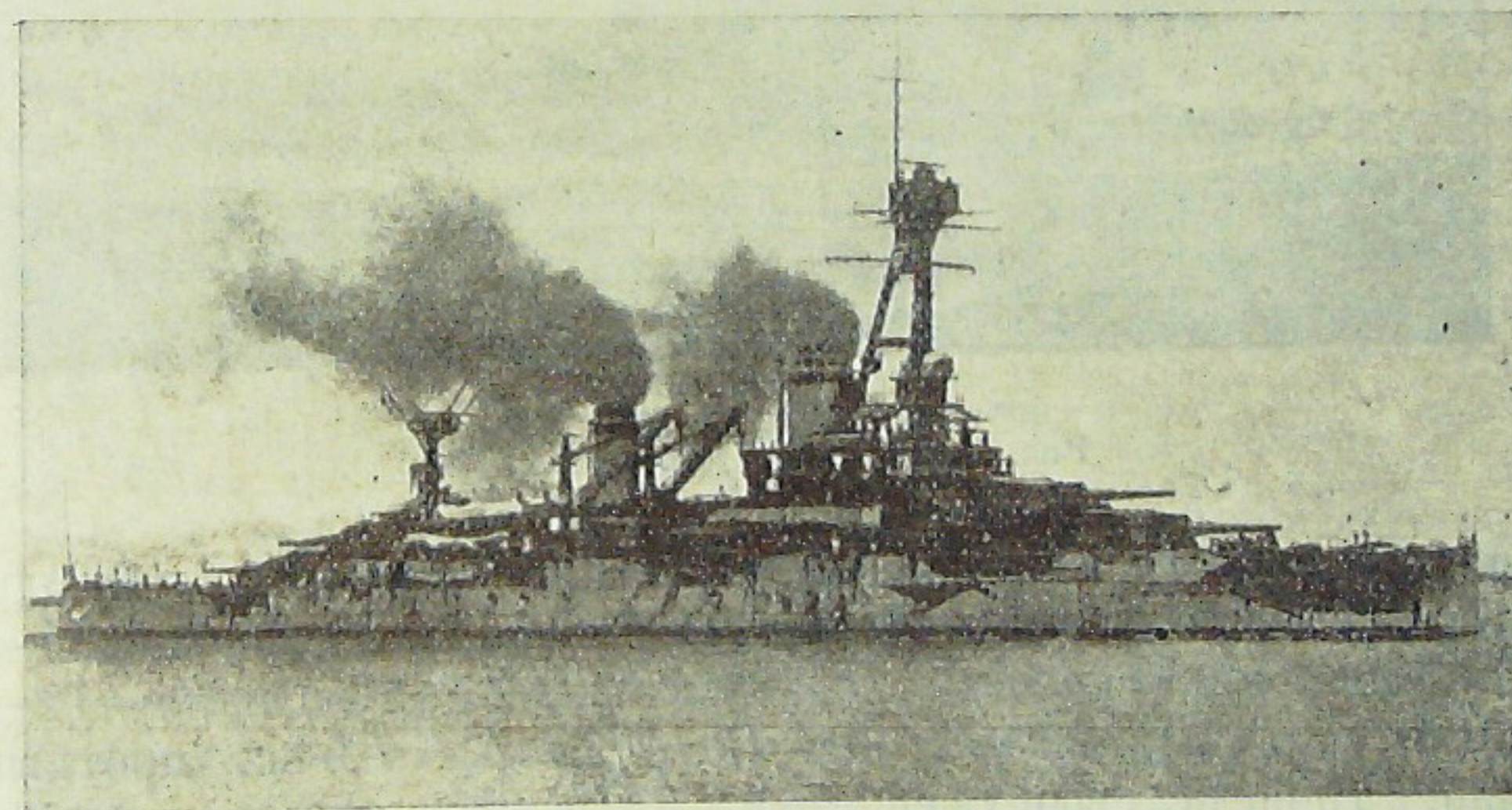


Рис. 33. Линкор Курбэ.

личным типам: три более новых—тип *Лоррэн*—весьма схожи с наиболее старым из существующих английских линкоров, а три более старых относятся еще к линкорам с 12" главной артиллерией. Все эти суда в значительной мере устарели, но благодаря хорошей обученности и применению новых приемов ведения войны, о которых говорилось, они все же могут сыграть большую роль при операциях в Средиземном море.

1. Линкоры типа *Лоррэн* (*Прованс*, *Бретань*) вступили в строй весной 1915 г. и в последнее время подверглись

капитальному ремонту, во время которого была увеличена дальность их артиллерии, установлены приборы управления артиллерийским огнем по английскому образцу и котлы их приспособлены к нефтяному отоплению, благодаря чему несколько увеличился их ход. Главнейшие данные их: водоизмещение—23500 тонн, скорость хода—21 $\frac{1}{2}$ узлов, артиллерия—10—34 с. (13", 4), 18—14 с. (5 $\frac{1}{2}$ "⁷) и 4—7,6 с. противоаэр., торпедное вооружение—4—45 с. подводных торпедн. аппарата, бронирование—пояс—270 мм. (11").

2. Линкоры типа *Пари (Жан Бар, Курбэ)*¹⁾ вступили в строй в 1914 г. Эти линкоры также подновлены—на них



Рис. 34. Крейсер Дюгэ Труэн.

произведены те же усовершенствования, что и на предыдущих. Главнейшие данные их следующие: водоизмещение—23.500 тонн, скорость хода—22 узла, артиллерия—12—30,5 с. (12"), 22—14 с. (5 $\frac{1}{2}$ "⁷) и 4—7,5 с. противоаэр.; торпедн. вооружение—4—45 с. подводных торпедн. аппарата, бронирование—пояс—240 мм. (11"). На линкорах этого типа расположение крупной артиллерии очень неудачно, и на борт могут стрелять только 10 орудий из 12.

3. К совершенно устаревшим линкорам относятся *Кондорсэ, Дидро и Вольтер*, недавно перестроенные и предназначенные для борьбы с 6 германскими линкорами типа *Брауншвейг*, на случай попытки последних напасть на северное побережье Франции. Главные данные этих линкоров: водоизмещение—18400 тонн, скорость хода—19 узлов, артиллерия—4—30,5 с. (12"), 12—24 с. (9"), 16—7,5 с.

¹⁾ Четвертый линкор этого типа—*Франс* затонул осенью 1922 г. от пробойны, которую получил при касании подводной скалы в бухте Кибера, близ Бреста.

Крейсера и легкие крейсера.

В составе флота числится 5 более современных крейсеров, из коих 4—бывших германских и 1—бывший австрийский. Все эти крейсера относятся к различным типам. Водоизмещение бывших германских крейсеров—4500—5300 тонн, скорость хода—27—28 узл., артиллерия—6—8—15 с. (6"). Австрийский крейсер значительно меньше по размерам. Все эти крейсера уже устарели, и число их слишком мало для выполнения всех нужд флота и охраны морских путей. Часть задач крейсеров поэтому временно возлагается на 9 уже совершенно устаревших «броненосных» крейсеров (это тот класс судов, который выполнял роль линейных крейсеров при линкорах до-дредноутского типа; данные их: водоизм. около 14.000 тонн, скорость хода—23 узла, артиллерия—14 орудий калибров в 7,6" или 6,5", броневой пояс—6 $\frac{3}{4}$ ". Сюда относятся брон. крейсера типов *Вальдек Руссо, Эрнест Ренан* и др.). Новые судостроительные программы как раз и предназначены главным образом для пополнения недостатка в крейсерах.

Прочие классы судов.

Из судов прочих классов особенно многочислен класс посыльных судов (канонерских лодок), предназначенных для сторожевой службы, конвоирования коммерческих судов и для борьбы с подлодками; таких судов насчитывается более 70. (Водоизмещение: 300—1200 тонн; скорость хода—17—22 узла; артиллерия—несколько 10 с.—14 с. орудий).

Эскадренных миноносцев в строю—57, но наиболее удачные из них все относятся к числу взятых у Германии (таких имеется 9 эсминцев), эсминцы французской постройки можно скорее причислить к эсминцам II-го класса. Лидер в строю только 1—бывший германский эсминец S—113, названный теперь *Адмирал Сэнэ*, послуживший образцом для вновь строящихся лидеров.

Из 46 подлодок—11 бывших германских, при чем самые большие и обладающие наибольшим районом действия относятся к последним.

Новое судостроение.

Франция и Италия—единственные морские державы, выступившие после Вашингтонской конференции с судостроительными программами. Французская программа разбивается на две части:

1) первая часть программы включает в себе суда уже находящиеся ныне в постройке и вступающие в строй в течение текущего года, т.-е. 3 крейсера типа *Дюле-Труэн*, 6 лидеров типа *Жауар*, 12 эсминцев типа *Бураск*, 7 больших подлодок типа *Рекэн*, 6 малых подлодок типа *Ариан* и перестраиваемая из линкора авио-матка *Бэарн*, и 2) вторая часть программы гораздо значительнее и рассчитана до 1931 г., она включает в себе 6 крейсеров, 15 лидеров, 24 эсминца, 32 больших подлодки, 7 малых подлодок, 2 минных заградителя и 4 нефтеналивных транспорта. В прошлом году заложены 2 крейсера *Турвилль* и *Дюкэн*, 6 эсминцев и 2 океанских подлодки тип *Ванжер*. Данные новых французских судов приведены в таблицах. Укажем, что все эти суда отличаются продуманностью во всех деталях и принадлежат к сильнейшим в мире по своим качествам; особенно это относится к лидерам, к крейсерам типа *Турвилль* и подлодкам типа *Ванжер*.

Базирование флота. (Карта 4).

Французский флот хорошо обеспечен базами:

1) На севере, на побережье Английского канала и Атлантического океана главной базой служит *Брест* (3 больших сухих дока для самых больших дредноутов, 1 док для линкоров-дредноутов, 6 доков среднего размера. Большой запас нефти. Судостроительный завод). Опорные пункты—*Шербур* (1 док для линкоров-дредноутов, 7 доков среднего размера. База для подводного и минного флота), *Дюнкерген* (4 дока среднего размера). Судостроительные заводы в *Лориане* и *Рошфоре* (3 дока среднего размера).

2) На побережье Средиземного моря главная база—*Тулон* (1 сухой док для линкоров-дредноутов, 5 доков среднего размера, судостроительный завод, запас нефти). Опорный пункт—*Бизерта* в Тунисе (2 сухих дока для линкоров-дредноутов, 1 док среднего размера, 1 большой док в проекте).

Морская авиация.

Морская авиация во Франции развивается медленнее, чем сухопутная авиация. К 1923—24 г. морская авиация насчитывает около 250 самолетов. Повидимому, в ближайший год их количество будет удвоено. (Воздушного министерства не имеется).

Для действий совместно с флотом предназначен один цеппелин *Mediterrannée* и 10 аэростатов меньших размеров.

VII.

Италия.

Итальянский флот имеет перед собою две задачи: оборона побережья и обеспечение морских путей, важных для Италии главным образом в смысле подвоза топлива, которого в самом государстве не добывается вовсе. В годы, предшествовавшие мировой войне, Италия успешно занималась судостроением и создала сильный линейный флот. Тогда, в союзе с Австро-Венгрией, она должна была бороться за господство на Средиземном море с Францией. В действительности вышло иначе, порвав с тройственным союзом и выступив на стороне Антанты, Италия в конце концов почти обратила Адриатическое море в Итальянское озеро. Италии всегда будет выгодно присоединиться к той державе, которая господствует на Средиземном море, поэтому неудивительно, что в настоящее время она склоняется в сторону Англии, а пока, чтобы хоть несколько уравнять соотношение сил, Италия заключила морское соглашение с Испанией, благодаря чему все дальнейшие морские мероприятия обоих государств будут вестись согласованно. Насколько важен для Италии вопрос о подвозе продовольствия и топлива, показывает программа морских маневров, состоявшихся в конце августа прошлого года. Предполагалось, что группа транспортов с грузом русской ржи и нефти идет из Черного моря в Италию, по пути зашла в один из итальянских портов северной Африки, где выжидает благоприятного момента, чтобы проскользнуть мимо неприятельского флота (под которым подразумевался французский флот) и достичь южно-итальянских портов; главные силы итальянского флота должны были встретить транспорты и доставить их по назначению. Маневры в то же время подчеркнули, как важна для Италии связь с СССР, на дружественных отношениях с которым основаны все мероприятия по снабжению ее продовольствием и топливом.

Итальянский флот, также как и французский, страдает отсутствием современных крейсеров, поэтому новая судостроительная программа включает 5 крейсеров сильнейшего типа. Ливейный флот состоит из 5 линкоров, весьма схожих друг с другом: 1) 2 линкора типа *Андреа Дориа* (водоизм. 23.000 тонн, скорость хода 22 узл., артиллерия—13—30,5 (12"), 16—15,2 с. (6"), 13—7,6 с. и 6—7,6 с. противозащит., торпедное вооружение—3 подводных 45 с. торпедных аппаратов, бронирование пояса — 250 м.м.—10"), 2) 2 линкора

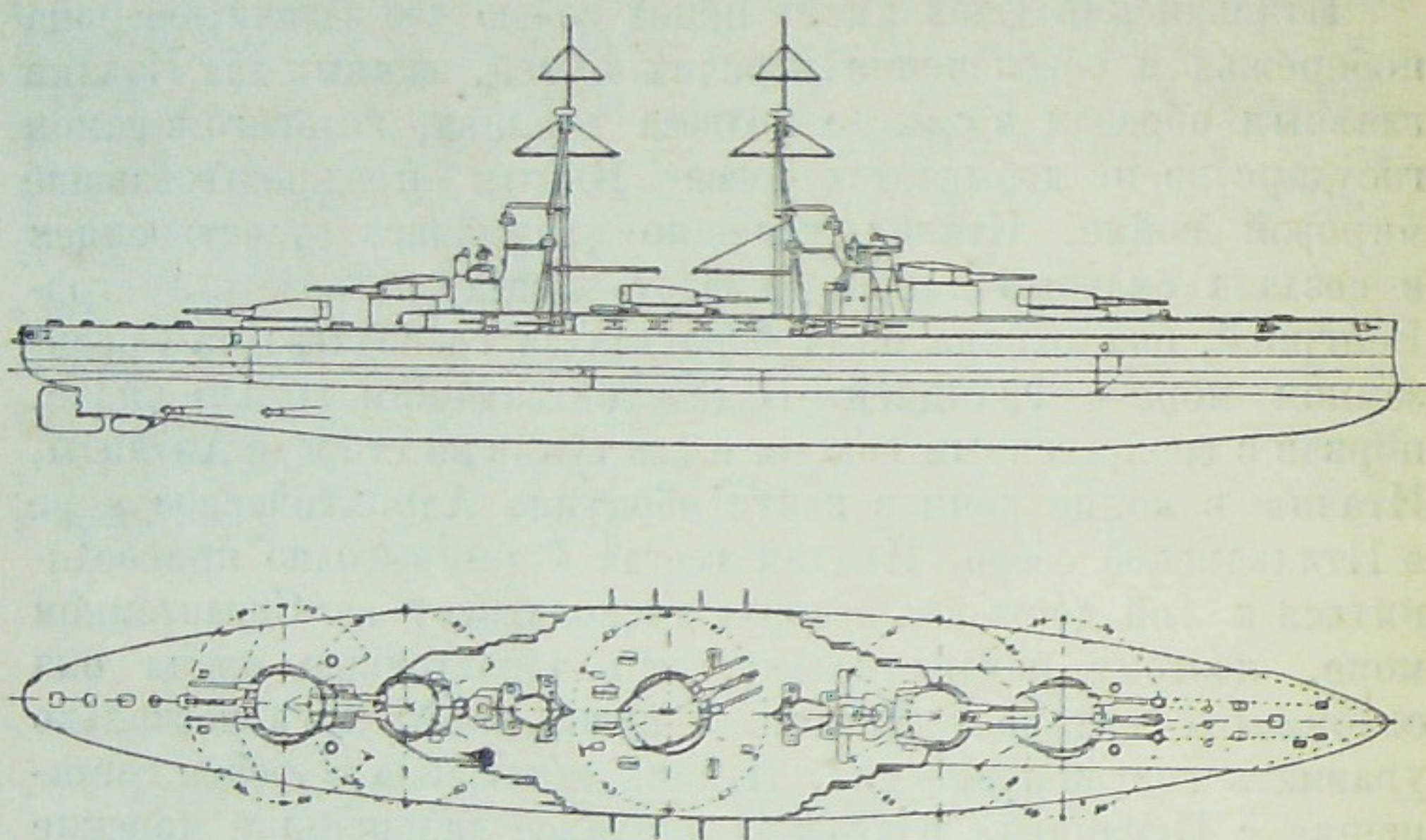


Рис 35. Чертеж линкора Конте-ди-Кавур.

минной артиллерией, состоящей из 18—12 с. орудий, более тонким броневым поясом и 3) 1 линкор *Данте Аллигери*—первый дредноут с трех-орудийными; башнями, водоизм. 21.000 тонн, скорость хода—23 узл., артиллерия—12—30,5 с. (12"), 20—120 мм., 12—76 мм., 6—76 мм. противозащит.).

Все итальянские линкоры весьма удачно спроектированы: итальянские корабельные инженеры умеют вместить в малое водоизмещение сильную артиллерию и сильные механизмы, но броневая и противоминная защиты этих судов слишком слабы.

Легких крейсеров в итальянском флоте 9, из них два бывших австрийских и три бывших германских. Все они в достаточной мере устарели, а по данным—схожи с такими же французскими крейсерами. Особенно силен итальянский флот эскадренными миноносцами, в числе которых 12 лидеров. Большинство миноносцев итальянской постройки отличается большим ходом и сильным вооружением (см. табл. V). Подводный флот довольно многочисленный (41), но больших мореходных подлодок мало (10). Авио-матка одна—*Антонио Миралья*—недавно вступила в строй (см. табл. II). Новая судостроительная программа, рассчитанная до 1928 г., включает 5 легких крейсеров, 20 эсминцев и 21 подлодку; пока заложено 2 крейсера (*Триесте* и *Тренто*), 12 эсминцев и 10 подлодок.

Крейсера типа *Тренто*—одни из самых сильных в мире и уступают лишь по числу восьмидюймовых орудий—японским крейсерам типа *Миоко*; по числу же противозащит. орудий (12—10 с.) и по проектированной скорости хода (34 узла) они не имеют соперников. По своим размерениям (длина, ширина и среднее углубление) они также значительно превосходят такие же крейсера Франции и Японии.

В смысле базирования, итальянский флот обеспечен прекрасно. В Средиземном море главной базой является *Специя* (1 сухой док для линкоров-дредноутов и 4 сухих дока среднего размера), в Тирренском заливе—*Таранто*, хорошо оборудованный во время войны и служивший тогда главной базой (1 большой сухой док); в Адриатическом море—*Венеция* (1 большой док и 2 дока среднего размера) и *Пола*, бывшая австрийская главная база (3 больших плавучих дока, 1 большой сухой док и 1 док среднего размера). В последнее время решено оборудовать в главную операционную базу порт *Кальяри*, расположенный на южном берегу Сардинии и господствующий над всеми французскими путями сообщения, от которых он ближе, чем любой французский порт. (Карта 4).

Морская авиация.

С появлением у власти Муссолини, являющегося по военной специальности авиатором, морская авиация получила мощное развитие. В 1923 г. имелось около 350 самолетов и гидросамолетов, а по некоторым сведениям число их предполагается довести до 4000. Вся авиация объединена в Воздушное министерство, как в Англии.

Испания.

Не участвовавшая в мировой войне Испания сумела создать за это время довольно значительный флот и оборудовать свои судостроительные заводы для постройки современных судов. В ближайшем будущем, кроме трех линкоров типа дредноут (слабые дредноуты, с 8—30,5 с. орудиями), ее флот будет иметь в своем составе 9 вполне современных крейсеров, которых так не достает Франции и Италии, 9 новых эсминцев и 18 новых подлодок. Такой флот сделал из Испании желанного союзника, что видно из недавнего ее соглашения с Италией. На Средиземном море испанский флот сможет получить большое значение.

Флоты прочих второстепенных морских держав.

Из числа прочих иностранных флотов, могущих сыграть роль при международных осложнениях, необходимо отметить Нидерландский флот, состоящий сейчас из двух частей— 1) флот береговой обороны—из броненосцев береговой обороны и миноносцев и 2) флот для обороны колоний—из 2 современных крейсеров, 8 эскадренных миноносцев, 14 подлодок и авиации. Дело в том, что богатейшие колонии Нидерландов в Азии (острова Ява, Суматра, Борнео, Целебес, Архипелаг, Новая Гвинея), обладающие громадными естественными богатствами, в том числе нефтью, могут послужить целью для нападения со стороны Японии. Для обороны этих колоний предположено построить еще 4 легких крейсера, 24 эсминца и 32 подлодки, и, на случай войны, эти силы, вероятно, соединились бы с английским флотом, в виду того, что Англия сильно заинтересована в голландской нефти.

Значительные флоты имеют и южно-американские республики: Бразилия (2 линкора-дредноута), Аргентина (2 линкора-дредноута) и Чили (1 линкор-дредноут), но эти флоты имеют чисто местное значение.

VIII.

Флоты наших ближайших соседей. Балтийский морской театр. (Карта 4).

Обстановка на Балтийском море в значительной степени изменилась после мировой войны и революции. Побережье, принадлежавшее раньше России, теперь составляет собствен-

ность вновь образовавшихся буржуазных государств; раньше русский флот был рассчитан, главным образом, для действия против сильнейшего неприятельского флота на Балтийском море, теперь Красный флот превосходит по силе все эти флоты и приходится опасаться флота какой-либо из больших морских держав, вошедшего извне в Балтийское море.

Прибалтийские государства можно разделить на две группы: на вновь образовавшиеся государства и на государства, существовавшие уже раньше. При современном финансовом положении, ни одно из вновь образовавшихся государств не в состоянии создать сильный флот, всем им приходится пока довольствоваться теми судами, которые оказались в их распоряжении из наследства, оставленного пострадавшими от мировой войны большими морскими державами—Россией и Германией. Флоты Финляндии, Эстонии и Польши в теперешнем их виде нельзя признать пригодными для решения задачи обороны этих государств на море; все эти флоты являются лишь зародышами будущих флотов, и все, что они в состоянии выполнить—это сторожевая служба, обучение личного состава, борьба с морской контрабандой и показ флага соответствующего государства при посещении иностранных портов, для поднятия престижа.

Финляндия.

В настоящее время Финляндский флот состоит из:

1) четырех посыльных судов русского типа *Кобчик*, строившихся ранее для русского флота (*Карьяла*, *Турунмаа*, *Уусимаа* и *Хяненмаа*). Водоизмещение—400 тонн, скорость хода—14 узл., артиллерия—2—10 с., год постройки—1918).

2) двух бывших русских посыльных судов *Воевода* и *Посадник* (*Клас Хорн* и *Матти Курки*). Водоизмещение 415 тонн, скорость хода—21,5 узл., артиллерия—2—10 с., год постройки—1892).

3) 3 бывших русских миноносцев типа *Сокол* (S—1—S—5. Водоизмещение 260 тонн, скорость хода—26,5 узл., артиллерия—2—7,5 с., торпедн. вооружение—2—45 с. торп. аппарата, год постройки 1901).

Кроме того, в состав флота входят два небольших заградителя, 5 моторных тральщиков, — все бывшие суда русского флота. В конце 1924 г. Финляндия купила у южно-американской республики Перу две строившиеся в Италии небольшие подлодки (430 тонн) и, кроме того, подняла одну

из затопленных в Ганге русских подлодок типа *АГ*; таким образом, в настоящее время в составе финского флота числятся 3 небольшие подлодки.

Финляндия пытается создать себе более сильный флот. В 1924 году на усмотрение риксдага была представлена судостроительная программа из 3 броненосных канлодок,

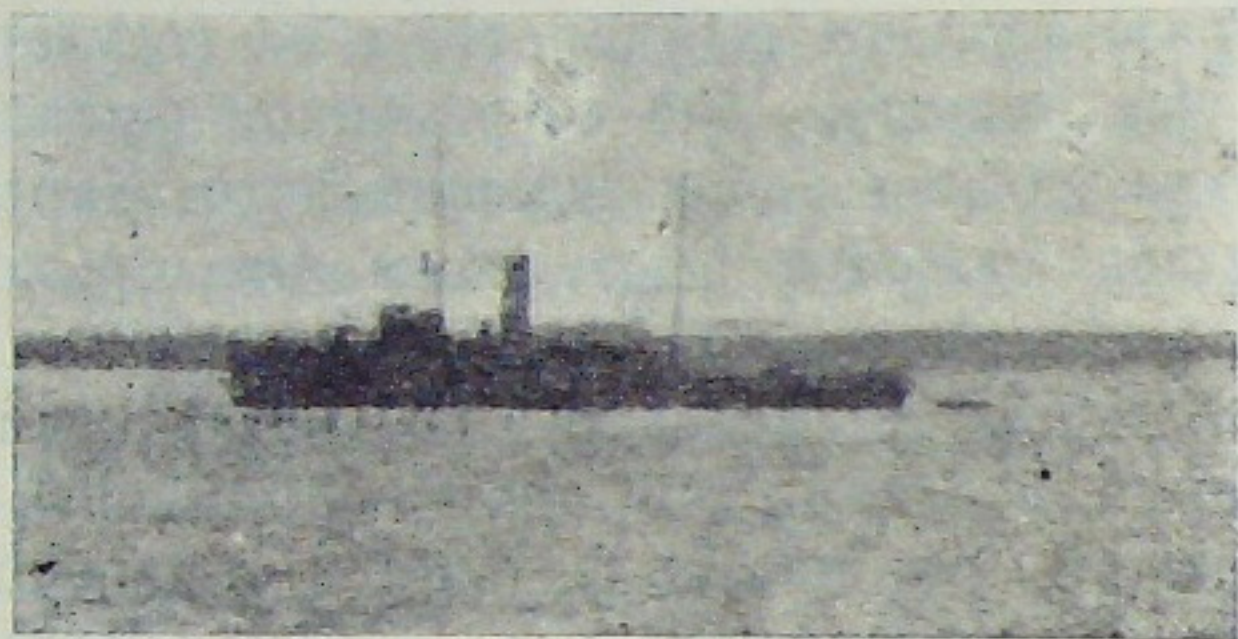


Рис. 36. Пос. судно Турунмаа.

2 эсминцев, 6 подлодок (2 больших и 4 малых), 30 моторных миноносцев, 1 матка и 2 заградителей. Программа была рассчитана на 8 лет, и расход на ее выполнение был исчислен в 452.000.000 финск. марок. В конце февраля 1925 г. программа подверглась сокращению, и по последнему ее варианту

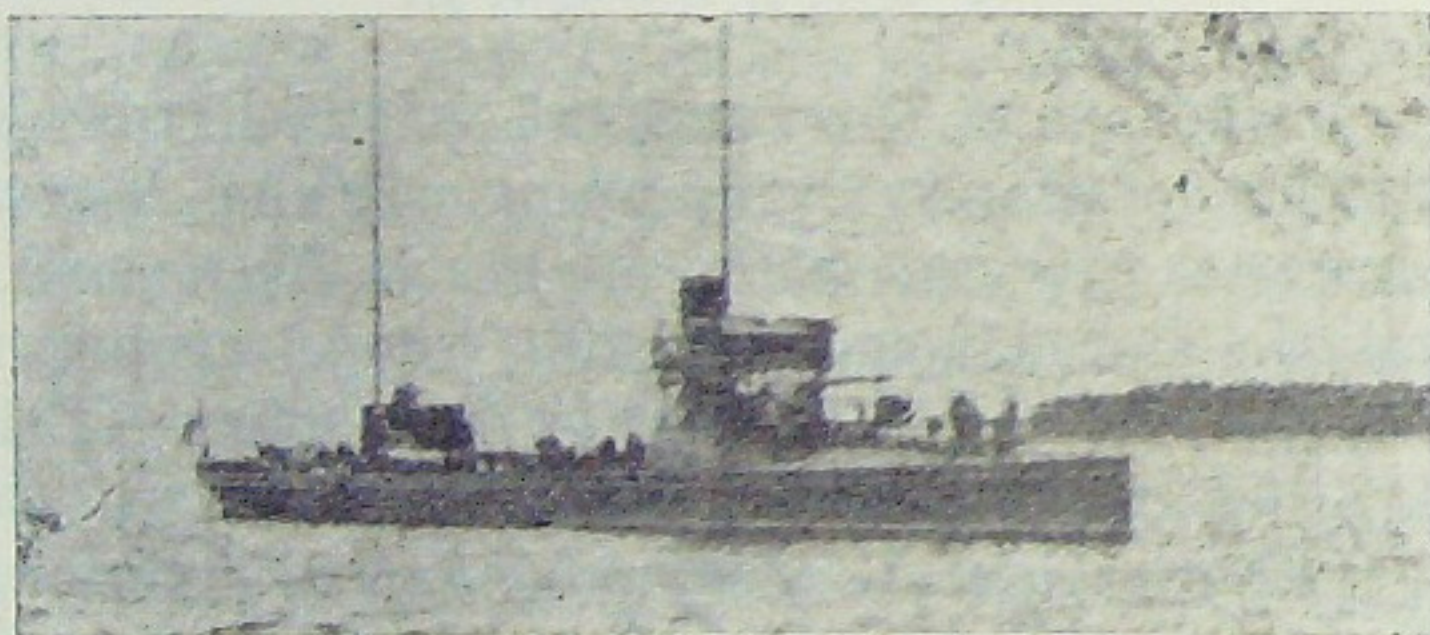


Рис. 37. Пос. судно Клас Хорн.

предположено в течение 4 лет построить 2 броненосных канлодки, 4 подлодки, 1 учебное судно и 4 моторных миноносца. В объяснительной записке, сопровождавшей программу, значилось, что постройка флота преследует две главные цели: 1) господство над всем шхерным районом, достигаемое совместными действиями флота, береговых крепостных батарей и воздушных сил, и 2) воспрепятствование превосходным силам про-

тивника свободно передвигаться в водах, граничащих с побережьем Финляндии. Как видно, задачи флота рассчитаны главным образом против Красного флота СССР, на что указывает и программа осенних морских маневров 1924 г., разыгранных в ближайших районах к нашим водам.

Судостроительная программа вносится на рассмотрение риксдага не ранее сентября с. г.

В смысле базирования, финский флот обставлен прекрасно: ему досталось богатое оборудование и запасы бывшего русского флота. Главную базу служат *Свеборг* и *Гельсингфорс*, где имеются судостроительные и машиностроительные заводы и сухие доки, достаточные для приема всех наличных судов финского флота, вплоть до больших эскадренных миноносцев.

Сильные укрепления, оставшиеся еще от русских времен, защищают подступы с моря у Гельсингфорса, Гапгэ, Порккалауда, а кроме того, во многих местах в шхерах, имеются батареи из орудий средних калибров. На Ладожском озере имеется флотилия вооруженных пароходов.

Эстония.

Более значительны морские силы Эстонии, оказавшиеся в ее распоряжении по случайным обстоятельствам. Сюда входят два эскадренных миноносца типа *Новик*—бывшие русские эсминцы *Азтролл* и *Спартак*, захваченные английскими крейсерами во время гражданской войны и переданные англичанами Эстонии; эти миноносцы получили наименование *Леннук* (бывш. *Азтролл*. Водоизмещение—1350 тонн, скорость хода 33 узла, артиллерия—5—10 с., торпедн. вооружение—3 тройных 45 сант. торпедн. аппарата) и *Вамбола* (б. *Спартак*. Водоизмещение—1250 тонн. Скорость хода—32 узла, артиллерия—4—10 с.; торпедн. вооружение такое же, как и у предыдущего). Затем из заслуживающих некоторого внимания судов, в составе эстонского флота числится канонерская лодка *Лембит* (бывш. русская канлодка *Вобр*. Водоизмещение—1000 тонн, скорость хода 12 узл., артиллерия—2—12 с., 4—7,5 с.).

В текущем году Эстонией поднят бывший германский миноносец *А—32*, затонувший во время мировой войны; он зачислен теперь в состав эстонского флота (около 228 тонн водоизмещения). Также, как и в финляндском флоте, в эстонском числится целый ряд бывших русских тральщиков, ледоколов, транспортов и других вспомогательных судов.

Эстонский флот получил от бывшего русского, богатое портовое оборудование в Ревеле, хорошо оборудованные судостроительные заводы близ Ревеля в Цигелькопфельской бухте (пригодны для постройки больших легких крейсеров, эсминцев и подлодок), базу для миноносцев в Рогокюле (Моонзунд) и сильные береговые укрепления в Ревеле, в Моонзунде и в Ирбевском проливе. На Чудском озере имеется флотилия вооруженных пароходов.

Латвия.

Латвия пока еще не имеет флота, если не считать бывшего германского тральщика *М 68* (водоизмещ. 525 тонн, скорость хода 17 узлов), подвнятого и отремонтированного в Риге и получившего наименование *Вирсаитис*. Осенью 1924 г. латвийский парламент согласился на постройку 2 подлодок, 2 тральщиков и 6 гидросамолетов. Выполнение программы должно быть закончено в 4 года. По имеющимся сведениям, подлодки и тральщики заказаны во Франции и постройка их будет закончена к 1926 г. Для обучения личного состава в Париже основаны особые курсы латвийского комсостава.

Польша.

Польша, несмотря на все желание, не может создать сильного флота из-за финансовых затруднений и, пока что, ее морская сила носит тот же характер, что финляндская и эстонская.

В состав ее флота входят два посыльных судна русского типа *Кобчик*: *Коммандант Пилсудский* и *генерал Галлер*, купленные у Финляндии и строившиеся ранее для России (водоизмещение — 500 тонн, скорость хода 16,5 узл., артиллерия — 2 — 10 мм.), и 7 бывших германских эскадренных миноносцев: *Кашуб*, *Злацак*, *Краковяк*, *Подхаланин*, *Мазур* и *Куявяк*). Водоизмещение 375—415 тонн, скорость хода — 25¹/₂—28 узл., артиллерия — 1—2—7,6 см.

Кроме того, имеется 4 тральщика и различные вспомогательные суда. Из судов особого назначения отметим речные канлодки (мониторы) для Вислы: *Варшава*, *Городище*, *Торун* и *Пинск*, постройки 1920 г., водоизм. — 110 тонн, скорость хода — 9 узл., район действия 1.500 миль (8 узл. ходом), артиллерия — 2—10 с. и 5 пулеметов, корпус и башни по-

крыты тонкой броней, механизмы дизель-моторы; 4 монитора типа «В» строятся в Кракове и будут закончены в 1925 г., они несколько меньшего размера.

За последние годы Польша неоднократно выступала с судостроительными программами, но финансовое положение страны не позволило их осуществить. Так, осенью 1924 г. была составлена обширная программа из 12 легких крейсеров, 6 лидеров флотилий, 10 эсминцев, 12 подлодок и 36 сторожевых судов для охраны побережья. Все суда должны были строиться по французским образцам, и, таким образом, устанавливалась известная связь и между флотами обоих союзников. Вся программа была рассчитана на 12 лет, а в первую очередь предполагалось построить 6 подлодок. Программа эта была принята военной комиссией сейма, но об утверждении ее сеймом до последнего времени не появлялось известий; какая-то часть программы, повидимому, все же утверждена, т. к. в октябре 1924 г. Францию посетили польский военный министр ген. Сикорский и управляющий морским ведомством адм. Порембский, которые, по немецким сведениям, посетили военные порты Франции и заказали французским фирмам миноносцы и подлодки.

Польша в настоящее время не имеет военного порта для базирования ее военного флота; такой порт сооружается в Гдингене, пока же польские суда уходят на зимовку в непринадлежащий Польше коммерческий порт Данциг, а команда зимует отдельно в Путциге.

Государства, всегда имевшие военные флоты на Балтийском море — Германия, Швеция и Дания.

Германия.

Версальский мир лишил Германию всего ее прекрасного флота. Мирный договор разрешил ей содержать слабые морские силы в следующем составе: 6 линейных кораблей додредноутского типа *Брауншвейг* и *Дейтланд* и, кроме того, два резервных таких же линкора, 6 легких крейсеров, 12 эскадренных миноносцев и 12 миноносцев. Срок службы линкоров был определен этим же договором в 20 лет, а легких крейсеров — в 15 лет; по истечении указанных сроков, немцы имеют право построить такое же число новых судов, но размеры этих новых судов должны быть строго определенные: линкоры — не свыше 10.000 тонн водоизмещения, легкие крейсера — не свыше 6.000 тонн, эскадренные миноносцы — не

свыше 800 тонн и миноносцы—не свыше 200 тонн. Подлодок в германском флоте не разрешено иметь, точно также, как и морской авиации. Сейчас финансовое положение Германии

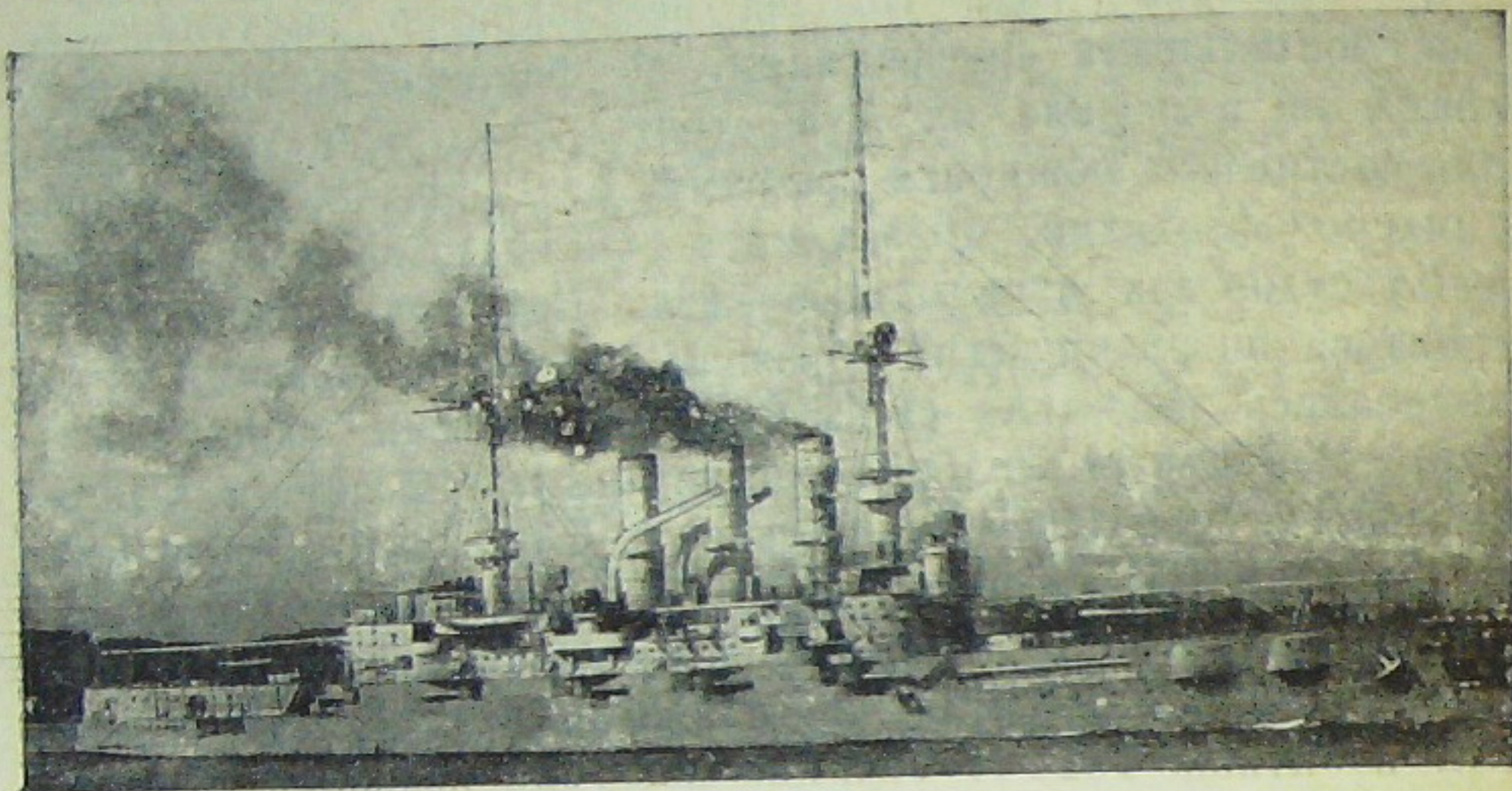


Рис. 38. Линкор Ганновер.

настолько плохо, что она не может ввести в строй даже всех разрешенных ей судов. На оба моря, Северное и Балтийское, в строю находятся четыре линкора (постр. 1906 г., водоизмещение—13.200 тонн, скорость хода—19 узл., артиллерия—

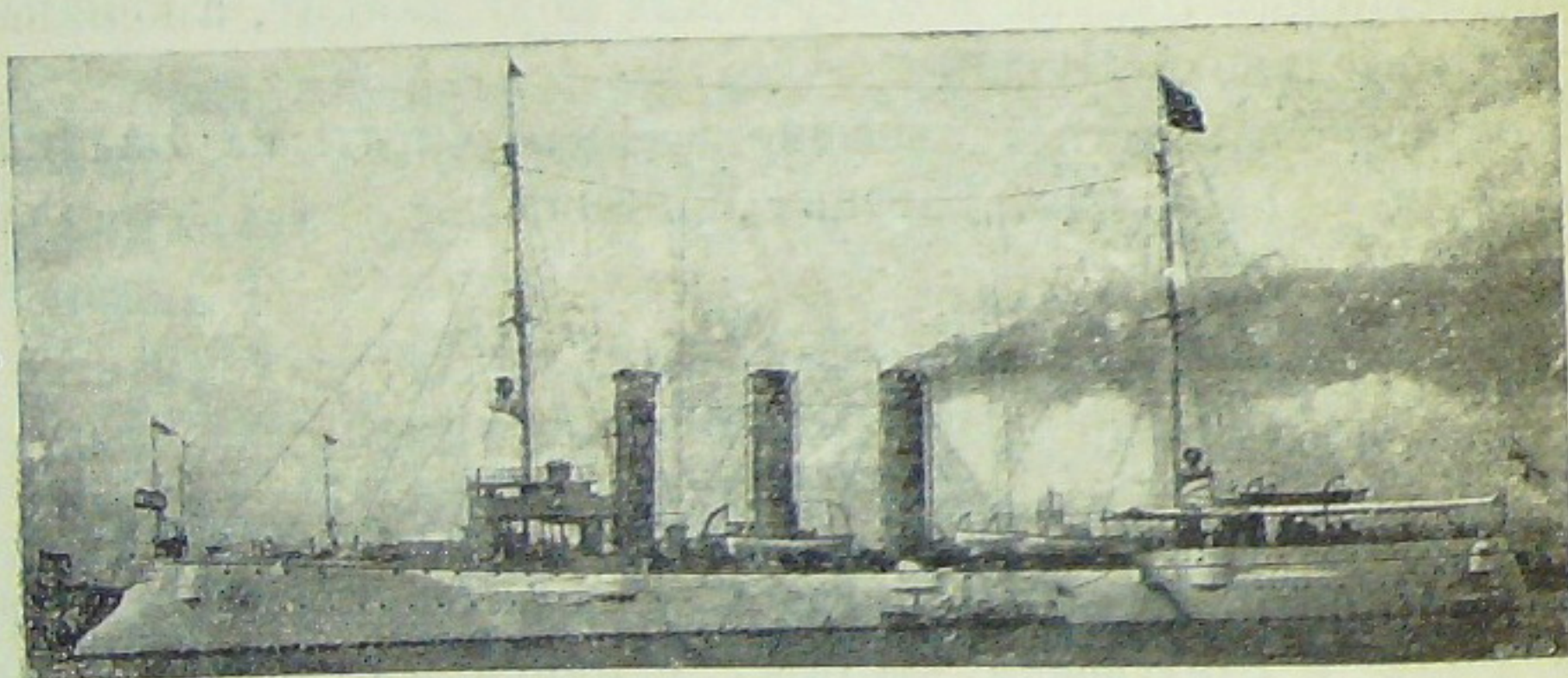


Рис. 39. Легк. крейсер Берлин.

4—28 с. (11"), 14—15 с. (6")) и пять легких крейсеров (постр. 1900—1903 г.г., водоизмещение около 3.000 тонн, скорость хода—23 узла, артиллерия—10—10,5 с.); всего же в списках флота числится 8 крейсеров, из коих 2 резервных; эскадренные миноносцы постройки 1909—1912 г.г. (водоизмещение—560—648 тонн, скор. хода—32 узла, артиллерия—

2—10,5 с., торпедное вооружение—4—50 с. торпедных аппарата); миноносцы постройки 1906—1909 г. (водоизм.—590—615 т., скорость хода—30 узл., артиллерия—2—8,8 с., торпедное вооружение—3—45 с. торпедных аппарата). Вместо одного из легких крейсеров, выслужившего свой срок, в 1922г. был заложен 1 новый легкий крейсер, в 6.000 тонн водоизмещения, спущенный на воду 7 января 1925 г. и получивший наименование Эмден.

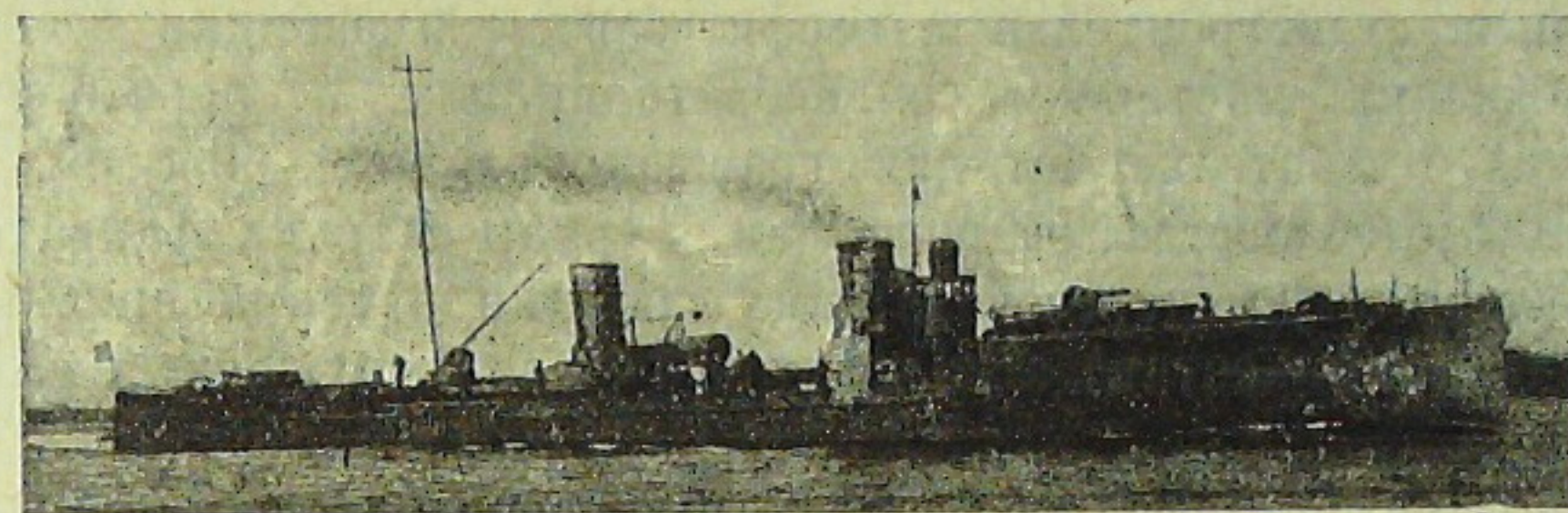


Рис. 40. Эскадренный миноносец типа V.

В современном своем составе германский флот играет роль главным образом, как школа для личного состава и является средством для пропаганды морской идеи; как военная сила он может иметь значение лишь при столкновениях с Польшей и Данией, обладающими еще более слабыми морскими силами.

В смысле базирования, флот обеспечен вполне оборудованием, оставшимся от прежнего германского флота. На Балтийском море флот базируется на Киль и на Свинемюнде (укреплен), на Северном—на Вильгельмсгафен (укреплен).

Дания.

В руках Дании находится ключ к Балтийскому морю: проливы Большой и Малый Бельты и Зунд, соединяющие его с Северным морем. Датский флот в настоящем его виде служит для береговой обороны, но не сможет помешать прорыву через эти проливы какому-либо из флотов больших морских держав. Датский флот состоит из 5 броненосцев береговой обороны, 23 небольших миноносцев и 14 подлодок. Для воспрепятствования прорыву может служить постановка в них минных заграждений и операции подлодок.

В последнее время датский флот проявляет большую деятельность: производятся маневры, флот много плавает. Главной базой для флота служит Копенгаген. Флот хорошо обеспечен доками, судостроительными заводами и ремонтными средствами, как правительственными, так и частными.

Положение Дании, как морской державы может в ближайшее время в корне перемениться: 8 октября 1924 года министр обороны внес на рассмотрение фолкстинга (парламент Дании) проект закона о разоружении, на основании которого предположено уничтожить флот и Морское министерство; военные судостроительные верфи, заводы и фабрики военного снаряжения, мастерские и лаборатории и т. п. переоборудуются правительством для гражданских потребностей. Для охраны рыболовства, гидрографии, охраны датских фарватеров и соблюдения интересов датских граждан в территориальных водах Дании—оставляется некоторое число вооруженных мелких судов.

До начала февраля 1925 года закон этот не вошел в силу.

Швеция.

Шведский флот, рассчитанный на оборону своих берегов, имеет в своем составе суда, пригодные и для действий вдали от них. Из числа 9 броненосцев береговой обороны, три наиболее современных приближаются к классу линкоров: тип *Густав V*—Водоизмещение—7.600 тонн, скорость хода—23 узла, артиллерия—4—28 с. (11"), 8—15,2 с. (6"), 4—7,5 с. аэропушки, торпедн. вооружение—2—53 с. подводных аппаратов. Затем, в состав флота входит небольшой броненосный крейсер *Фюмля* (водоизмещение—4.280 тонн, скорость хода—22 узла, артиллерия—8—15,2 с. (6")), 10 эсминцев и 16 подлодок.

Новейшие подлодки имеют водоизмещение в 400 тонн, остальные пригодны лишь для действий у своих берегов.

Главной базой флота служит Карлскрона (7 сухих доков), опорный пункт—Стокгольм (6 сухих доков).

Таким образом, на Балтийском море, при настоящем положении, Красный флот СССР значительно превосходит по силе

все остальные флоты прибрежных государств; главное его преимущество состоит в наличии быстроходных линкоров-дредноутов, больших современных эскадренных миноносцев и больших подлодок. Опасность для нашей морской торговли могут представлять неприятельские подлодки, а таковые в настоящее время входят в состав флотов Дании и Швеции, а в ближайшем будущем также и Польши, Финляндии и Латвии. Балтийское море представляет собою настолько узкое водное пространство, что флот, действующий на нем, подвержен нападению воздушных аппаратов со стороны берегов, и с этой опасностью необходимо считаться. В случае каких-либо политических осложнений, нужно рассчитывать, что в Балтийское море будут введены морские силы извне, так как Дания не в силах, даже при желании с ее стороны, воспрепятствовать прорыву постороннего сильного флота через обороняемые ею проливы.

IX.

Черное море.

На Черном море положение изменилось после мировой войны и революции в том отношении, что на основании договора, заключенного в Лозанне в 1923 г., вход в него доступен для судов всех флотов, а в прежнее время никакие морские силы извне в него проникнуть не могли. Из прибрежных государств на Черном море флотом обладает сейчас только Румыния и Турция. Болгария же после мировой войны потеряла право содержать морские и воздушные силы.

Румыния.

Румынский флот можно разделить на две части: 1) речной флот и 2) мореходный флот. Речной флот состоит из 7 речных мониторов, предназначенных для действия на реках в помощь сухопутной армии. Эти мониторы представляют собою в сущности броненосные речные канонерские лодки, защищенные броней от ружейного огня и огня скорострельной артиллерии среднего калибра. Сами мониторы вооружены 2-3—12 с. орудиями, 2-3—12 с. гаубицами и несколькими скорострельными орудиями и пулеметами. Водоизмещение их колеблется от 440—680 тонн, скорость хода—13—14 узлов, а малое их углубление (1,3 метра = 4 фут.)

позволяет этим мониторам принимать участие в борьбе против наступающей неприятельской армии и оказывать ей существенную помощь. Наиболее современными судами мореходного флота являются два эскадренных миноносца: *Мырышти* и *Мырышешти*, построенными в Италии и отличающимися своими прекрасными боевыми качествами. Миноносцы эти относятся к постройке 1914—1915 г. Главнейшие данные их следующие: водоизмещение—1556 тонн, скорость хода—более 35 узлов; артиллерия—3—15 с. (6") и 4—7,6 с., торпедн. вооружение—4—45 с. торпедн. аппарата; берут 80 мин заграждения. Как видно, на ряду с сильным артиллерийским вооружением, миноносцы эти обладают очень большим ходом и берут значительный запас мин заграждения, так что они пригодны для минных постановок у входов в наши порты. Затем в состав румынского флота входят еще 6 миноносцев типа *Зборул* (водоизмещение—250 тонн, скорость хода—28 узл.) и 7 небольших миноносцев в 50 тонн водоизмещения, не имеющих большого боевого значения. Недавно Румыния купила у Франции 4 канонерских лодки с дизель-моторными двигателями; на ряду с двумя эскадренными миноносцами, эти канонерские лодки являются единственными современными судами румынского флота (канлодки типа *Капитан Думитреску*. Водоизмещение—355 тонн, скорость хода—15 узл. артиллерия—2—10 с.). Подлодок не имеется вовсе. Румыния не имеет своих судостроительных заводов. Военным портом является Галац, расположенный на Дунае; в Галаце имеются ремонтные мастерские и плавучие доки, достаточные по размерам для обслуживания румынского флота. В последнее время обсуждался вопрос о создании морской базы на Черном море, и повидимому, выбор останавливается на порте Мангалия, близ Болгарской границы. По последним данным, Румыния заказала в Италии 4 эсминца для Черного моря.

Турция.

Северский мирный договор, заключенный Антантой с Турцией после мировой империалистической войны, наметил состав турецкого флота в 7 небольших канлодок и 6 миноносцев. Все остальные турецкие суда были захвачены союзниками и пребывали в Константинополе в состоянии полного запустения. Лозаннский договор вдохнул новую жизнь в турецкий флот, т. к. Турции были возвращены все принадлежавшие ей ранее суда.

Из судов, заслуживающих упоминания, в турецком флоте числятся: 1) линейный крейсер *Явуз Султан Селим* (бывш. германский *Гебен*, столь известный по событиям мировой

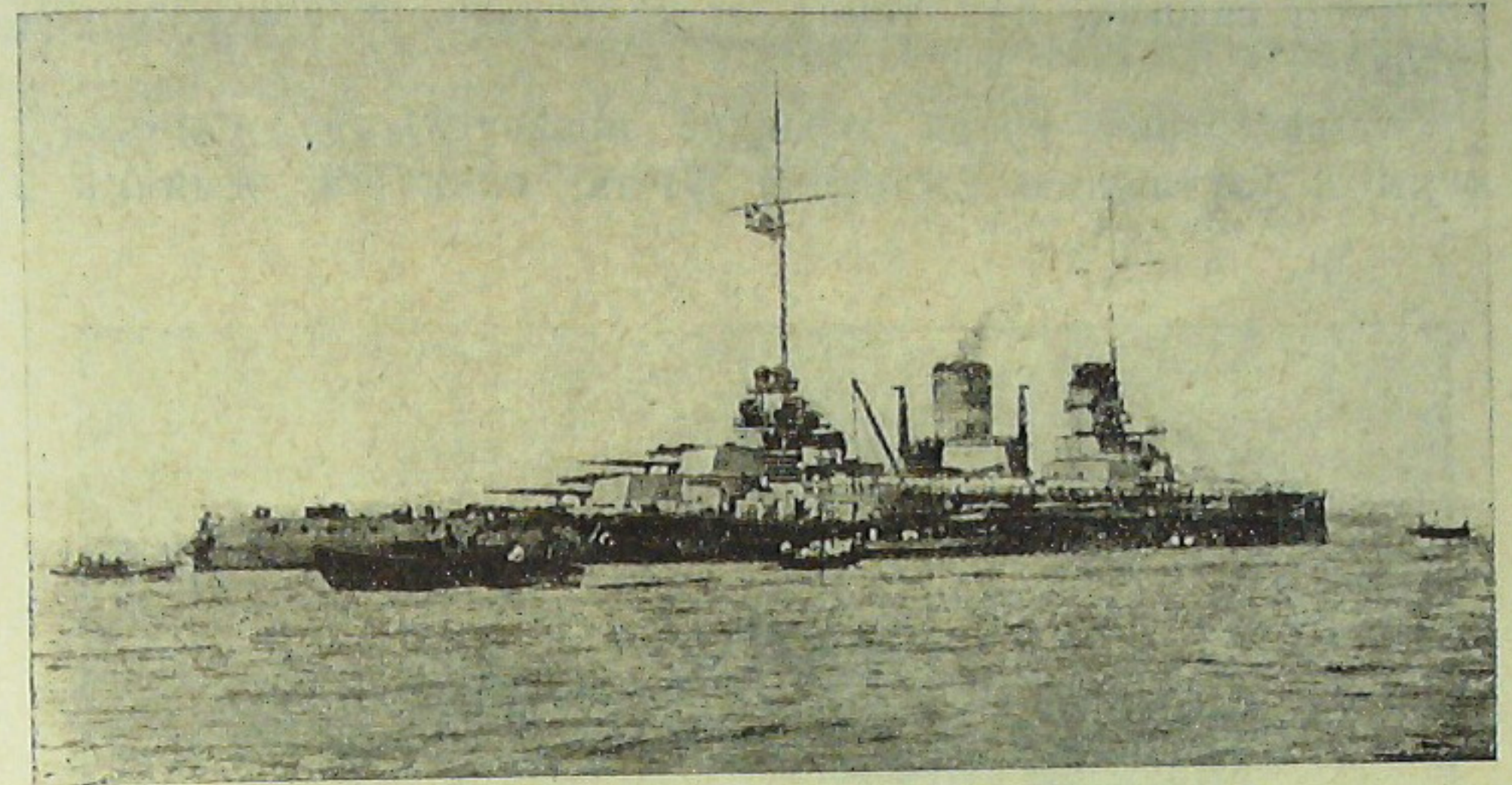


Рис. 41. Линейный крейсер Явуз Султан Селим.

войны), находящийся в плохом состоянии, но принимаются меры к приведению его в боевую готовность (водоизмещение 22640 тонн, скор. хода—27 узл. (прежняя скор. хода), ар-

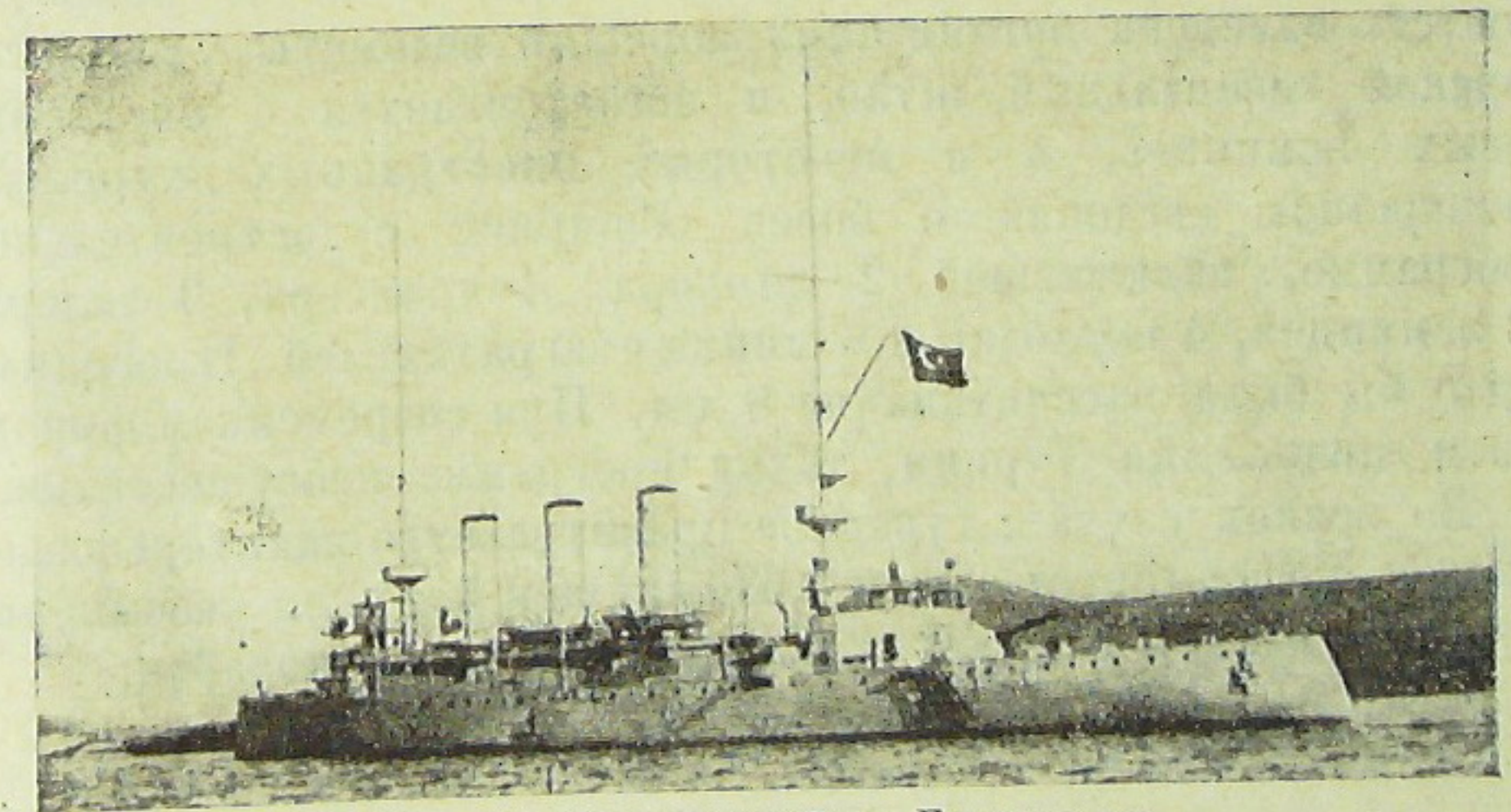


Рис. 42. Легкий крейсер Гамидие.

тиллерия—10—27,9 с. (11"), 10—15 с. (5,9"), 8—7,6 с. 4 подводн. торп. аппарата; бортовая броня—279 мм.), 2) 2 старых крейсера—*Гамидие* и *Меджидие* (постр 1903 г. водоизм. 3300—3800 тонн, скор. хода 22 узл.), 3) устаре-

вший линкор *Тургут Рейс*, не имеющий боевого значения, 4) устаревший минный крейсер *Пеик-и-Шеджет*, 5) 3 эсминца французского типа (240 тонн водоизм. скор. хода 29 узл.) и 6 старых миноносцев, 6) 7 канлодок типа *Превеза* (постр. 1912 г., водоизм. 512 тонн), и несколько вспомогательных судов.

В настоящее время турецкое правительство принимает меры к улучшению состояния флота; канлодки, эсминцы и

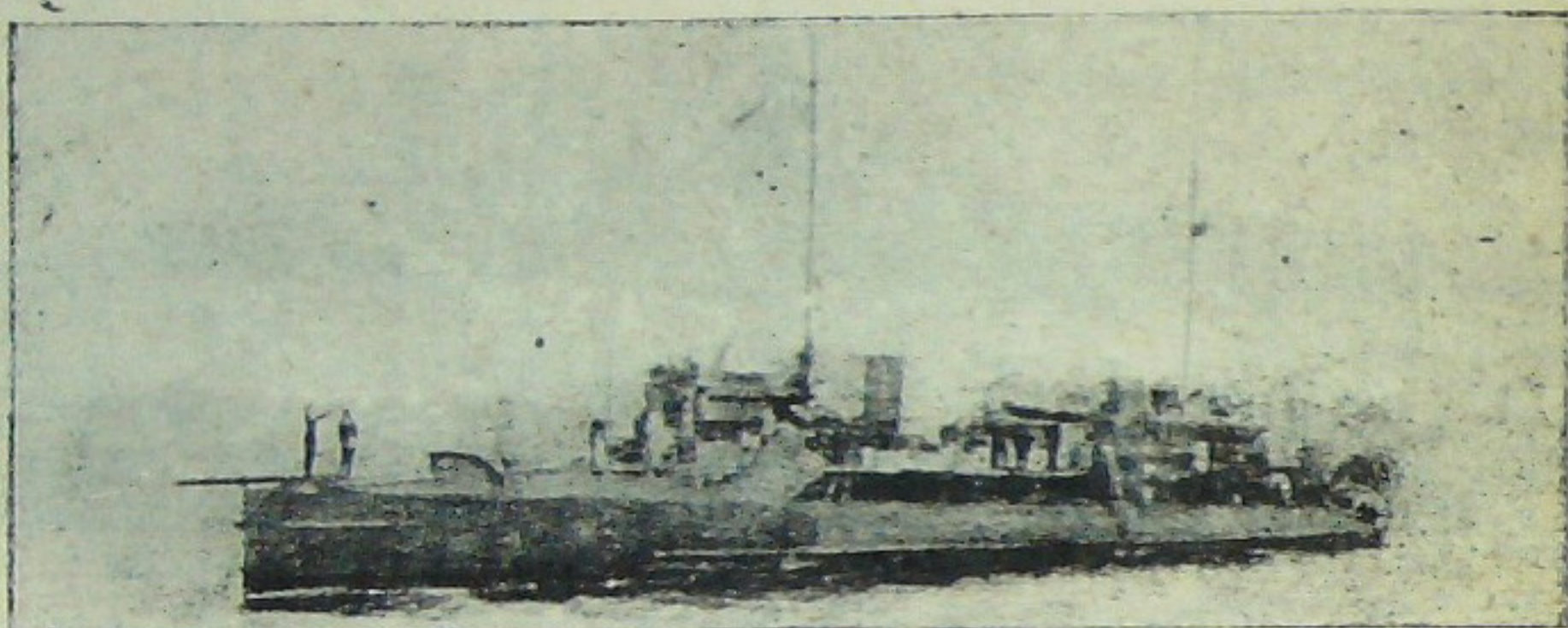


Рис. 43. Эскадренный миноносец Самсун.

мелкие суда уже находятся в кампании, остальные суда — переведены в недавно образованный порт Измид (на северо-восточном побережье Мраморного моря) и здесь ремонтируются; изменена организация морского ведомства, создается морской генеральный штаб, и поговаривается о постройке новых эсминцев, а в некоторых иностранных журналах помещались сведения о более обширной судостроительной программе, включавшей 2 линкора, 4 крейсера, 3 лидера, 12 эсминцев, 4 подлодки и 6 минных заградителей. Программа будто бы была рассчитана на 8 лет. При современном финансовом положении Турции, такая программа неосуществима.

Во всяком случае, турецкое правительство заинтересовано флотом, реформирует его, и в ближайшем будущем несомненно начнут вступать в строй и большие турецкие корабли.

На Черноморском театре, в отличие от Балтийского, Красный флот не имеет подавляющего превосходства в силах по отношению к своим ближайшим соседям, но, зато, он единственный, в составе которого имеются подводные лодки.

При современной обстановке, так же как и в Балтийском море, на Черноморском театре соотношение сил противников зависит от того, будет ли введен через проливы какой-нибудь посторонний флот, что вполне возможно по условиям Лозаннского договора. Тем большее значение для Советской Республики приобретает Бизертская эскадра, возврат которой сразу же изменит соотношение сил в пользу СССР.

Об'яснение к таблицам.

В таблицах все данные указаны в метрических мерах.

Графа 1-я. *Наименование и год спуска судна на воду.*

«Стр.»—означает, что корабль еще не спущен.

» 2-я. *Водоизмещение* приведено в метрических тоннах. 1 метр. тонна = 1000 килогр. = 0,98 англ. тонн. В большинстве случаев приведено водоизмещение по проекту, при нормальном запасе топлива; в некоторых случаях, кроме того, в скобках указано действительное водоизмещение при полной нагрузке.

» 3-я. *Скорость хода* в узлах обозначена наибольшая, которую может развить данное судно в настоящее время.

» 4-я. *Артиллерия.* Указано число и калибр орудий (в сантиметрах), а также длина орудий в калибрах.

Перевод сантиметров в дюймы:

| Сантиметры. | Дюймы. | Сантиметры. | Дюймы. |
|-------------|--------------------------------|-------------|-------------------------------|
| 40,6 | 16 | 17,8 | 7 |
| 38,1 | 15 | 15,2 | 6 |
| 35,6 | 14 | 14,0 | 5 ¹ / ₂ |
| 34,3 | 13 ¹ / ₂ | 13,0 | 5 |
| 33,0 | 13 | 12,0 | 4,7 |
| 30,5 | 12 | 10,2 | 4 |
| 27,9 | 11 | 8,8 | 3,4 |
| 25,4 | 10 | 7,6 | 3 |
| 22,9 | 9 | 5,1 | 2 |
| 20,3 | 8 | 2,5 | 1 |

Графа 5-я. *Торпедные аппараты.* Калибр указан в сантиметрах.

- » 6-я. *Бронирование.* Толщина брони дана в миллиметрах (для перевода в дюймы можно пользоваться вышеприведенной табличкой, обращая сантиметры—в миллиметры). Во всех случаях, когда нет особых указаний,—броня Крупновская. Числитель дроби указывает наибольшую толщину брони, знаменатель—наименьшую.
- » 7-я. *Запас топлива.* Числитель—нормальный запас, знаменатель—наибольший возможный запас, (у) = уголь, (н) = нефть.
- » 8-я. *Район действия.* Обычно указан при наибольшем запасе топлива. Цифра в скобках обозначает к какой скорости хода относится соответствующий район действия.
- » 9-я. *Мощность механизмов.* Две цифры помещаются в том случае, если развитая в действительности полная мощность механизмов значительно превосходит проектную. (Т) = турбины; (Диз.) = Дизель-моторы; (Эл) — электромоторы; при отсутствии обозначений—поршневые машины. Мощность поршневых машин указана в индик. лошадиных силах—И. Н. Р.; мощность турбин—в лошадиных силах на валах—S. Н. Р.; мощность дизель-моторов—В. Н. Р.—тормази. лошадиных сил.

- Графа 10 я. |
 » 11-я. | Длина, ширина и углубление—наибольшие,
 » 12-я. | в метрах.
 » 13-я.—Система противоминной защиты.
 » 14-я.—Экипаж по табели комплектации.

В таблицах эскадренных миноносцев и подводных лодок в графе 1-ой указан тип судов, а в графе 2-ой—число судов одного типа.

В таблицах подводных лодок, в графах водоизмещения, скорости хода, района действия и мощности механизмов приведены дробные цифры: числитель всегда относится к надводному положению, а знаменатель—к подводному.

Точка (.), поставленная в какой-либо графе, означает отсутствие сведений, а тире (—) — отсутствие на данном корабле соответствующих боевых средств.

При составлении таблиц мы пользовались главным образом следующими источниками:

1) Справочниками: «Jane's Fighting Ships» 1924 г. (последнее издание, декабрь 1924 г.); «Taschenbuch der Kriegssflotten» 1924/1925 г. и Balincourt. «Les flottes de Combat», 1925 г.

2) Ежегодниками: «Brassey's Naval and Shipping Annual», 1924 г. и «Nauticus», 1923 г.

3) Специальными военно-морскими и техническими журналами: английскими, американскими, немецкими, французскими, итальянскими и финскими.

По техническим причинам пришлось ограничиться перечислением лишь самых основных данных, так что вовсе опущены мелкие калибры артиллерии (ниже 7,5 сант.= 3"), не указаны наименования фирм, строивших суда и механизмы, отсутствуют указания числа прожекторов, углов обстрела артиллерии, числа и системы котлов, и т. п.

I. Флоты главнейших морских держав.

(Англия, Соединенные Штаты Америки, Япония,
Франция и Италия).

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Брониро- в м.м. | | |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|------------------------|--------------------|---------|--------------|
| | | | | | Поис. | Палуба. | Косая рубка. |

Линейные

| | | | | | | | | |
|--|-----------|------------------|--------|--|----------------------------------|------------|-----------|------------|
| Nelson Rodney | (стр.) | 35560 (40000) | 21 (?) | 9—40.6/50; 12 или 16—15.2/50; 12—10.2 противоаэр. | ? | 356 | ? | ? |
| Royal Sovereign Royal Oak Revenge Resolution Ramillies | (1914—16) | 29800 (33038) | 21—22 | 8—38.1/45; 14— 15.2/50; 2—7.6 про- тивоаэр. | 4—53 с. подводн. транverz. | 330 102 | 102 25 | 279 152 |
| Queen Elisabeth Warspite Valiant Barham Malaya | (1913—15) | 28000 (33500) | 25 | 8—38.1/45; 12— 15.2/50; 2—7.6 про- тивоаэр. | 4—53 с. подводн. транverz. | 330 102 | 76 25 | 279 102 |
| Iron Duke Marlborough Emperor of India Benbow | (1912—13) | 25400 (28450) | 21,6 | 10—34.3/45; 12— 15.2/45; 2—7.6 про- тивоаэр. | 4—53 с. подводн. транverz. | 305 102 | 63 | 279 152 |
| King George V Centurion Ajax | (1911—12) | 23300 (25000) | 21,5 | 10—34.3/45; 12— 10.2/50; 2—7.6 про- тивоаэр. (2—10.2 противоаэр. Centu- rion). | 2—53 с. подводн. транverz. | 305 203 | 102 25 | 279 279 |
| Thunderer | (1911) | 25000 | 21 | 10—34.3/45; 12— 10.2/50; 1—10.2 } 1—7,6 } противоаэр. | 2—53 с. подводн. транverz. | 305 102 | 70 | 279 |

| ванне | Главная артилле- рия. | Противоминная артиллерия. | Запас топлива. тонн. | Район действия (при ходе в . . . узл.) миль. | Мощность механизмов. с.н.р. | Длина (наиб.) м. | Ширина (наиб.) м. | Углубление (наиб.) м. | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|-------|--------------------------|------------------------------|-------------------------|--|--------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|-----------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | | | | | |

корабли (Battleships).

| | | | | | | | | | | | |
|------------|-----|---|--------------|------------------------|-----|------|------|-----------------|----------------------|---|--|
| ? | ? | ? | ? | ? | ? | 214 | 32,3 | 9,1 (средн.) | вну- три судна | ? | Все линкоры снабжены платформами для взлета аэропланов. |
| 330 279 | 152 | 900 3500 (н.) | ? | 40000 (т.) | 189 | 31 | 10 | утол- щения | 1188—1216 | | Заложены 28 дек. 1922 г. Срок готовности—1926 г. Дымовые трубы—гори- зонтальные. 80 (?) аэро- планов. |
| 330 279 | 152 | 650 3500 (н.) | 20000 ? | 75000 (т.) | 195 | 27,6 | 10,2 | см. прим. | 1234—1297 | | Имеют противоминную бронев. продольн. пере- борку между концевыми башнями, толщиной 37—25 м.м. |
| 279 254 | 152 | 1050 1600 1000 3250 (н.) (у.) | 7800 (10) | 29000 32000 (т.) | 190 | 27,4 | 9,8 | — | 1193—1236 | | Имеют противоминную продольн. бронев. пере- борку против погребов и машин. отд., толщи- ною 37—25 м.м. |
| 279 | 89 | 850 (н.) 900 3150 (у.) | 6280 | 27000 32000 (т.) | 182 | 27,1 | 9,4 | — | 1132 | | По вступлении в строй линкоров Nelson и Rod- ney, по Вашингтонскому договору, исключаются из списков и уничто- жаются. Имеют противо- минную продольн. бро- невую переборку про- тив погребов и маш. отдел., толщиной в 45—25 м.м. |
| 254 | 51 | 800 (н.) 900 3300 (у.) | . | 27000 29800 (т.) | 178 | 27,0 | 9,4 | — | 1110 | | |

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). тонн. | Скорость хода (наиб.) узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Броня | | |
|-------------------------------|--|-------------------------------|-------------|------------------------|----------|--------------|------------------------|
| | | | | | П о я с. | П а л у б а. | Б о е в а я р у б к а. |

Линейные крейсера

| | | | | | | | | |
|-------------------|--------|------------------|--------------|---|---|------------|----------|------------|
| Hood | (1918) | 41850 (45000) | 32,9 | 8—38,1/45; 12—14/50; 4—10,2 противозв. | 2—53 с. подводн. траверзн. 8—53 с. надводн. траверзн. (4—двой- ных). | 305 127 | 76 25 | 305 229 |
| Repulse Renown | (1916) | 27000 (33000) | 31,7 32,7 | 6—38,1/42; 15— 10,2/30; 4—10,2 противозв. | 8—53 с. надводн. (4—двойн.) на Renown— 2—53 с. подводн. траверзн. | 229 76 | 76 38 | 25 |
| Tiger | (1913) | 29000 (35500) | 29 | 8—34,3/45; 12— 15,2/50; 2—7,6 про- тивоавр. | 4—53 с. подводн. траверзн. | 229 76 | 76 25 | 25 |

| Рование м.м. | Запас топлива тонн. | Район действия (при ходе в . . . узл. | Мощность механизмов. в.н.р. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Противоминная защита. | Э к и п л а ж. | Примечания. |
|--------------------------|------------------------|--|--------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------|----------------|-------------|
| Главная артилле- рия. | порм. палуб. | Противоминная артиллерия. | милль. | толщина. | Э к и п л а ж. | | | | |

сера (Battle cruisers).

| | | | | | | | | | | |
|------------|------------|-------------------|---|----------------|-------|------|----------------------|-----------------|------|--|
| 381 279 | щиты 25 | 1200 4000(н.) | ? | 157000 (т.) | 272,5 | 32,1 | 9,6 | утол- щения. | 1477 | <p>Все линейные крейсера снабжены платформами для взлета аэропланов.</p> <p>Имеет противоминную продольную бронев. переборку в районе котлов, погребов, маш. отдел., по длине утолщений. Бронирование палуб следующее:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Верхняя палуба—50 м.м. 2) Главная палуба—38—76 м.м. 3) Нижняя палуба: нос—38—25 м.м.; корма—76—25 м.м. |
| 279 179 | — | 1000 4300(н.) | ? | 126000 (т.) | 242 | 31,3 | 9,1 | утол- щения. | 1240 | <p>Первоначально были построены с слишком слабым бронированием по ватерлинии (152 м.м.); Repulse перестроен в 1920—21 г.г. и снабжен бронированием, указанным в табл.; Renown находится в перестройке в наст. время.</p> |
| 229 | 152 | 4900 (н. и у.) | ? | 108000 (т.) | 214,6 | 27,6 | 10,4 (8,6 средн.) | — | 1477 | <p>Капитальный ремонт—1922—23 г.г., во время которого снабжен всеми последними усовершенствованиями по части приборов управл. артилл. огнем, центр. наводки. Служит учебно-артилл. судном.</p> |

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование в м. м. | | | | |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|---------------------|-------------------------|--------------|---------------|--------------------------|------------------------------|
| | | | | | П о я с. | П а л у б а. | Боевая рубка. | Главная артил- лерия. | Противоминная артиллерия. |

| Авио-матки | | | | | | | | | |
|---|------------------|------|--|---------|---|----------|----|---|---|
| Hermes (1919) | 11125 | 25 | 6—14 _{/50} ; 4—10,2 противоавр. | ? | вероятно, по образцу легких крейсеров | | | | |
| Eagle (1918) | 23150 (26623) | 24 | 9—15,2 _{/50} ; 6—10,2 противоавр. | ?—53 с. | бронирование оставлено, но подробности неиз- вестны | | | | |
| Argus (1917) | 14677 | 20,5 | 2—10,2 _{/50} ; 4—10,2 противоавр. | — | — | — | — | — | — |
| Courageous, Glorious } Furious { (1916). | 18350 (23060) | 31,5 | на Furious. 10—14 _{/50} ; 6—10,2 противоавропл. | ? | 76 50 | 76 38 | 76 | — | — |
| Pegasus (1917) | 3350 | 20,8 | 2—7,6 2—7,6 противоавропл. | — | — | — | — | — | — |
| Ark Royal (1914) | 7550 | 11 | 4—7,6 | — | — | — | — | — | — |

| Запас топлива норм. наиб. | Район действия (при ходе в . . . узл.). | Мощность механизмов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Противоминная защита. | Э к и п а ж. | Площадь полетной палубы. | Число приним. аэроплан. | Примечания. |
|---------------------------------|--|----------------------|----------------|-----------------|---------------------|-----------------------|--------------|--------------------------------|-------------------------|-------------|
| | | | | | | | | | | |

| (Aircraft carriers). | | | | | | | | | | |
|----------------------|--------------|-------|------|----------------|----------------|-----|--------------|-----|--|--|
| 1000 2000 (н) | 40000 (т) | 182,3 | 21,3 | 5,7 (сред.) | утол- щения | 664 | 182,3 × 27,4 | 20 | Специально построенная авио- матка, вступила в строй в 1924 г. Дымовая труба, мачты, мостики и рубки расположены в длинной узкой надстройке, вплотную к правому борту. | |
| 2500 3750 (н) | 55000 (т) | 203,2 | 32,1 | 8,2 | утол- щения | 744 | 203,2 × 30,5 | 20? | Первоначально строился, как линкор <i>Almirante Cochrane</i> , для Чили, но все работы по по- стройке были приостановлены в 1914 г. В 1917 г. куплен у Чили и перестроен в авио- матку. Вступил в строй после вторич. перестройки в 1924 г. | |
| 2000 (н) | 20000 (т) | 172,2 | 20,7 | 6,4 (сред.) | — | 401 | 167 × 21 | 20 | Перестроен из пассажирского парохода. Вся верхняя палуба свободна от надстроек: дым выводится по горизонтальным трубам за корму. | |
| 750 3300 (н) | 92000 (т) | 239,5 | 27 | 7,9 | утол- щения | 890 | ? | ? | Перестраиваются из «линейно- легких крейсеров». <i>Furious</i> был перестроен еще в 1917—18, но в настоящее время вновь совершенно перестроен. | |
| 360 (н) | 9500 (т) | 100,5 | 13,1 | 4,6 | — | 260 | | | Перестроен из пассажирского парохода. Полетная палуба— в кормовой части. | |
| 500 (н) | 3000 | 107 | 15,5 | 5,5 | — | 180 | | | Перестроен из грузового паро- хода. Полетная палуба—в но- совой части. | |

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Брониро- вание в м.м. | | |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|------------------------|--------------------------|---------|---------------|
| | | | | | Пояс. | Палуба. | Боевая рубка. |

| ванье. | норм. наиб. | Район действия (при ходе в узл.). | Мощность механизмов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|--------|----------------|--------------------------------------|----------------------|----------------|-----------------|---------------------|--------------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | | | |

К р е й с е р а (Cruisers).

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|-----------------|-----------------|--------------------------------------|--|----|----|----|---|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------|----------------|------|-----|----------------|-----|--|---|
| Berwick, Cornwall, Cumberland, Kent, Suffolk | (стр.) | 10160 | 35 | ?—20,3 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | Заложены в конце 1924 г. срок готовности — 1926 г; Крейсера «Вашингтонского» типа. Два таких же крей- сера заказаны Австралией. |
| Adventure | (1924) | 7376 | . | . | . | . | . | . | . | 158,5 | 17,7 | 5,9 (сред.) | утол- щения | . | . | . | . | Крейсер—минный заградитель. Новый, «опытный» тип. Гото- вность—1925 г. | |
| Emerald | (1919—20) | 7720 | 33 | 7—15,2/50; 3—10,2 противоазр. | 12—53 с. надводных (4—тройных) | 76 | 25 | — | — | 650 | 3840 (14) 2400 (24) 1520 (29) | 80000 (т) | 173,7 | 16,7 | 6,0 | — | 574 | Крейсера типа «Е». Заложены в 1918, готовность—1925 г.; долгий срок постройки об- ясняется урезанными креди- тами. Возможна установка 1—2 орудий в башенновид- ных щитах. | |
| Enterprise | | | | | | 50 | | | | | | | | | | | | | |
| Effingham | (1918—21) | 9900 (10200) | 34 (?) 30 | 7—19/50; 6—7,6 3—10,2 противоазр. | 4—53 с. надводных 2—53 с. подводных | 76 | 25 | 76 | — | наиб.: 800 (у) 1500 (н) | 4800 (14) 3000 (24) 1900 (28) | 60000 (т) | 184,4 | 19,8 | 6,2 | утол- щения | 774 | Улучшенный тип Birmingham. Заложены в 1916—17 г.г. Effingham до сих пор еще не закончен постройкой, всту- пает в строй летом 1925 г. Долгий срок постройки об- ясняется урезанными креди- тами. 5-ый однотипный крейсер Raleigh — погиб в 1922 г. у Лабрадора. На Vindictive, вместо носового орудия—полетная палуба и ангар для взлета и посадки аэропланов. | |
| Frobisher | | | | | | 50 | | | | | | | | | | | | | |
| Hawkins | | | | | | 50 | | | | | | | | | | | | | |
| Vindictive | | | | | | 50 | | | | | | | | | | | | | |

Л е г к и е к р е й с е р а (Light cruisers).

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|--------------|----|---|--------------------------------------|----------|----|---|---|--------------------|--------------|-----|------|---|---|-----|--|
| Despatch, Diomede, Delphi, Durban, Danae, Dauntless, Dragon | (1917—19) | 4840 4700 | 29 | 6—15,2/50; 2—10,2 противоаэропл. (на некоторых— 2—7,6) | 12—53 с. надводных (4—тройных) | 76 38 | 25 | — | — | 300 1050 (н) | 40000 (т) | 144 | 14,1 | 5 | — | 462 | Легк. крейсера типа «Д». Некоторые снабжены анга- рами. На Despatch и Diomede носовые орудия установлены в башенновидных щитах. Легк. кр. Dunedin (того же типа) состоит в Ново-Зеланд- ском флоте. |
|--|-----------|--------------|----|---|--------------------------------------|----------|----|---|---|--------------------|--------------|-----|------|---|---|-----|--|

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.) | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Брониро в м.м. | | |
|-------------------------------|---|-----------------------|-------------|------------------------|-------------------|--------------|------------------------|
| | | | | | П о я с. | П а л у б а. | Б о е в а я р у б к а. |

Л е г к и е к р е й

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|------|------|------------------------------------|-----------------------------------|-----|------------------------------------|------------------------------------|----|----|---|---|---|---|---|---|---|---|------------------|-----|------------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cairo, Calcutta, Carlisle, Capetown, Colombo, Cardiff, Ceres, Coventry, Curacao, Curlew | (1917—18) | 4250 | 29 | 5—15,2/50 2—7,6 противозаэропл. | 8—53 с. надводн. (4 двойн.) | 76 | 25 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | | | |
| Caledon, Calypso, Caradoc | (1916—17) | 4186 | 29 | | | 38 | — | | | | | | | | | | | | 2—53 с. подв. | 76 | 152 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Centaur, Concord | (1916) | 3810 | 29 | | | 38 | 25 | | | | | | | | | | | | | 152 | 4—15,2/50 2—7,6 противозаэропл. | | | | | | | | | |
| Cambrian, Canterbury, Castor, Constance | (1915—16) | 3810 | 29 | 38 | 25 | 152 | 8—53 с. надводн. (4—двойн.) | 76 | 25 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | | | |
| Colliope, Champion | (1915) | 3810 | 29 | 38 | 25 | 152 | | 9—15,2/50 1—7,6 противозаэропл. | 76 | | | | | | | | | | 51 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| Carysfort, Cleopatra, Co- mus, Conquest | (1914—15) | 3810 | 29 | 38 | 25 | — | 8—53 с. надводн. (4—двойн.) | | 76 | 25 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | | |
| Birmingham, Lowestoft | (1913) | 5513 | 25,5 | 50 | 26 | — | | 9—15,2/50 1—7,6 противозаэропл. | 76 | 51 | | | | | | | | | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |
| Chatam, Dublin, Southampton | (1911—12) | 5486 | 25,5 | 76 | 26 | — | 8—15,2/50 1—7,6 противозаэропл. | | 76 | 51 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | | | | | | | | |
| Weymouth, Yarmouth, Dartmouth | (1910—11) | 5334 | 25,5 | 76 | 19 | — | | 8—15,2/50 1—7,6 противозаэропл. | 76 | 51 | | | | | | | | | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | |

М о н и т о р ы.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--------|------|--------------|---|---|-----|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Erebus, Terror | (1916) | 8128 | 14,1 13,1 | 2—38,1/42 8—10,2; 2—7,6 противозаэропл. | — | 102 | 152 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Marshal Soult | (1915) | 6776 | 6,6 | | | 50 | 152 | | | | | | | | | | | | |

| ванне. | период наиб. | Район действия (при ходе в.....узл.). | Мощность механиз- мов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Противоминная защита. | Э к и п а ж. | Примечания. |
|--------|-----------------|--|---------------------------|----------------|-----------------|---------------------|-----------------------|--------------|-------------|
| | | | | | | | | | |

с е р а (Light cruisers).

| | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|------|---------------|---------------|----------|---------------|-------|------|---|--|---------------|--|
| — | — | 300 950 | (н.) | 2000(28) | 40000 (т.) | 137,2 | 13,1 | 4,9 | — | 425— 462 | 25 легк. крейсеров типа «С» построены во время миро- вой войны для операций в Северном море. Первые из них во время свежей погоды принимали много воды на бак и были под- вержены сильной качке, поэтому последние крей- сера этого типа строились несколько большего раз- мера и без тяжелых боевых рубок. На многих из них имеются ангары и поворот- ные аэропланые плат- формы. Часть крейсеров— двухтрубные, часть—трех- трубные. |
| | | | | | | | | | | | |
| 420 841 | (н.) | 2000 (28) | 40000 (т.) | 136 | 12,8 | 4,9 | — | 370 | | | |
| | | | | | | | | | 405 895 | (н.) | |
| 482 977 | (н.) | 2000 (28) | 40000 (т.) | 136 | 12,8 | 4,9 | — | 370 | | | |
| | | | | | | | | | (наиб.) 1120 т. (у.) + 260 т. (н.) | 4680 | |
| 750 (у.) 1100 (у.) + 260 н. | 4680 | 26000 (т.) | 139,2 | 15,1 | 5,4 | — | 560 | | | | |
| | | | | | | | | 750 т. (у.) 1290 т. + 260 т. (н.) | 560 (10) | 23000 (т.) | |

Были построены во время
войны для действия у
Фландрского побережья. В
настоящее время—учебно-
арт. суда. Terror имел три
последовательных торпед-
ных попадания, но, благо-
даря утолщениям, остался
в строю. Имеют 102 мм.
броневые траверзы и 102 мм.
защиту над погребами.

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизмещение нормальное (при полн. нагрузке). тонн. | Скорость хода. узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Запас топлива (наиб.) тонн. | Район действия. | Мощность механизмов. в.н.р. | Длина (наиб.) м. | Ширина (наиб.) м. | Углубление (наиб.) м. | Экипаж. | Примечания. |
|-------------------|--------------------------|---|------------------------|-------------|---------------------|--------------------------------|-----------------|--------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | | | | | | | |

Л и д е р ы (Flotilla leaders).

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------|-----------|----|----------------|------|--|--|---------|-----------|------|-----|-----|-----|---|
| Bruce | (1918—19) | 7 | 1830 (2086) | 36,5 | 5—12; 1—7,6 противоаэр. | 6—53 сант. надводн. (2— тройных) | 504(н.) | 40000(т.) | 97,5 | 9,7 | 3,6 | 165 | Минный заградитель. Бе- рет 60—70 мин. |
| Broke | (1917—20) | 5 | 1760 | 36 | » | » | 500(н.) | » | 97,5 | 9,7 | 3,6 | 165 | |
| Seymour | (1915—17) | 3 | 1697 | 34 | 4—10,2 | 4—53 с. надв. (2—двойных) | 515(н.) | 36000(т.) | 99,1 | 9,7 | 3,6 | 110 | |
| Nimrod | (1915—17) | 2 | 1697 | 34 | 4—10,2; 1—7,6 противоаэр. 3—10,2 | 4—53 с. надв. (2—двойных) | 515(к.) | » | 99,1 | 9,7 | 3,6 | 110 | |
| Abdiel | | | | | | | | | | | | | |
| | | 17 | | | | | | | | | | | |

Эскадренные миноносцы (Destroyers).

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|--------------------|-----------|----|-------------|------------------------------|---------|-----------|------|-----|-----|-----|---|
| Тип «А»: Amazon, Ambuscade (стр.) | 2 | Заложены в 1924 г. | | | | | | | | | | | |
| Vansittart | (1917—1919) | 14 | 1350 | 34 | 4—12 | 6—53 с. надв. (2—тройных) | 370(н.) | 20000(т.) | 91,4 | 9,1 | 3,0 | 120 | Того же типа Tyrian дал на пробе 39,7 узл. |
| Whitehall | | | | | | | | | | | | | |
| Witch | (1920) | 2 | 1370 | 35 | | | | | | | | | |
| Tomahawk | (1918—19) | 6 | 945 | 36 | 3—10,2 | 4—53 с. надв. (2—двойных) | 250(н.) | 23000(т.) | 83,2 | 7,9 | 3,0 | 110 | |
| Torbay | (1918—19) | 3 | 1092 | 36 | | | 306(н.) | 29000(т.) | 83,9 | 8,4 | 3,2 | 110 | |
| Tactician | (1918—19) | 49 | 1092 | 36 | 3—10,2 | 4—53 с. надв. (2—двойных) | 300(н.) | 27000(т.) | 84,1 | 8,0 | 3,2 | 110 | Многие эсминцы типа Wakeful оборудованы как минные заградители, а некоторые — как быстро- ходные тральщики. |
| Scimitar | | | | | | | | | | | | | |
| Wakeful | (1917—18) | 19 | 1321 | 34 | 4—10,2 | 6—53 с. надв. (2—тройных) | 370(н.) | 27000(т.) | 95 | 9,0 | 3,4 | 110 | |
| Wolsey | (1918) | 2 | 1346 | 35 | | | | | | | | | |
| Viceroy | (1917) | 2 | 1346 | 35 | 1—7,6 | | | | | | | | |
| Vanessa | (1917—18) | 25 | 1321—1346 | 34 | противоаэр. | 5 или 6—53 с. надв. | | | | | | | |
| Ulster | (1916—17) | 8 | 1102 | 36 | 3—10,2 | 4—53 с. надв. | 300(н.) | 27000(т.) | 84,1 | 8,0 | 3,5 | 110 | Из них — Telemachus—мин- ный заградитель (40 мин). |
| Relentless | (1916—17) | 6 | 914 | 36 | | | 256(н.) | 23000(т.) | 82,6 | 7,8 | 3,2 | 110 | |
| Retriever | (1916—17) | 4 | 1050—1080 | 35 | | | 185(н.) | 29000(т.) | 84,1 | 8,2 | 3,2 | 110 | |
| Satyr | (1916—17) | 34 | 1080 | 35 | | | 300(н.) | 27000(т.) | 84,1 | 8,0 | 3,2 | 110 | |
| Ready | (1916) | 2 | 1053 | 35 | | | 284(н.) | 27500(т.) | 83,5 | 8,3 | 3,4 | 110 | |
| Итого лидеров и эсминцев. | 195 (из них 2 стр.) | | | | | | | | | | | | |

Австралия.

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Брониро- вание в м.м. | | | Главная артил. | Противоминная артиллерия. | Запас топлива тонн. | Район действия (при ходе в . . . узл.). | Мощность механиз- мов. | Длина (наиб.) | Ширина (наиб.) | Углубление (наиб.) | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|---------------------|--------------------------|---------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------|--|---------------------------|---------------|----------------|--------------------|-----------------------|---------|-------------|
| | | | | | Пояс. | Палуба. | Боевая рубка. | | | | | | | | | | | |

Крейсеры.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-------|--|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------------------|
| 2 крейсера «Вашингтонского» типа. | 10160 | | ?—20,3 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | Заказаны в 1925 г. в Англии. |
|--------------------------------------|-------|--|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------------------|

Легкие крейсера.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------|------|---------------------------------|------------------|----|----|---|---|---|----------------------------------|--------------|-------|------|-----|---|-----|--|
| Adelaide (1918) | 5650 | 25,7 | 9—15,2/50; 1—7,6 противоаэр. | 2—53 с. подв. | 76 | 51 | — | — | — | (наиб.) 860(у)+550 т. (н) | 25800 (т) | 141 | 15,2 | 5,6 | — | 470 | Построен в Сиднее. |
| Melbourne, Sydney } Brisbane { (1912—15) | 5500 | 25,5 | 8—15,2/50; 1—7,6 противоаэр. | 2—53 с. подв. | 76 | 51 | — | — | — | (наиб.) 1210 т.+260 т. (н) | 4680 (т) | 139,2 | 15,2 | 5,4 | — | 390 | Brisbane построен в Австралии, осталь- ные—в Англии. |

Лидер: Anzac (постр. 1917 г., водоизм. 1670 тонн, скор. хода—34 узл., артиллерия (постр. 1918 г., водоизм.—1080 тонн, скор. хода—36 узл., артиллерия—3—10,2; 4—53 с. 26 узл., артиллерия—1—10,2; 3—45 с. торп. аппаратов).

Посыльные суда (шлюпы)—3; плавучая мастерская—1; транспорты—6.

Подводные лодки: заказаны 2 «океанские» подлодки с районом действия в 3000

Канада.

Легк. крейсера: Aurora (постр. 1914 г., водоизм. 3500 тонн, скор. хода—29 узл.; миноносцы: 2—типа Patriot (постр. 1916 г., водоизм. 1000 тонн, скор. хода—36 узл., (постр. 1918 г., водоизм. $\frac{346}{434}$ тонн, скор. хода $\frac{13}{11}$ узл., 4—45 с. носовых торп. около 30 пос. судов и тральщиков, несущих охрану рыболовства и таможенную службу.

Новая

Легк. крейсера: Dunedin (см. Англия, легкие кр. типа «Д») и Philomet (постр. 1890 г., судном).

Из прочих колоний, особые флоты имеются в Индии, Нью-Фаундленде и в Южной

Австралия.

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Брониро- вание в м.м. | | | Главная артил. | Противоминная артиллерия. | Запас топлива тонн. | Район действия (при ходе в . . . узл.). | Мощность механиз- мов. | Длина (наиб.) | Ширина (наиб.) | Углубление (наиб.) | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|---------------------|--------------------------|---------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------|--|---------------------------|---------------|----------------|--------------------|-----------------------|---------|-------------|
| | | | | | Пояс. | Палуба. | Боевая рубка. | | | | | | | | | | | |

Крейсеры.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-------|--|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------------------|
| 2 крейсера «Вашингтонского» типа. | 10160 | | ?—20,3 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | Заказаны в 1925 г. в Англии. |
|--------------------------------------|-------|--|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------------------|

Легкие крейсера.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------|------|---------------------------------|------------------|----|----|---|---|---|----------------------------------|--------------|-------|------|-----|---|-----|--|
| Adelaide (1918) | 5650 | 25,7 | 9—15,2/50; 1—7,6 противоаэр. | 2—53 с. подв. | 76 | 51 | — | — | — | (наиб.) 860(у)+550 т. (н) | 25800 (т) | 141 | 15,2 | 5,6 | — | 470 | Построен в Сиднее. |
| Melbourne, Sydney } Brisbane { (1912—15) | 5500 | 25,5 | 8—15,2/50; 1—7,6 противоаэр. | 2—53 с. подв. | 76 | 51 | — | — | — | (наиб.) 1210 т.+260 т. (н) | 4680 (т) | 139,2 | 15,2 | 5,4 | — | 390 | Brisbane построен в Австралии, осталь- ные—в Англии. |

—4—10,2 4—53 с. торпедных аппаратов). Эскадренные миноносцы: 5—типа Tasmania (постр. 1910—16 г., водоизм.—700 тонн, скор. хода—

миль— в Англии.

Канада.

в настоящее время артиллерия снята и крейсер находится в резерве). Эскадренные артиллерия—3—10,2; 4—53 с. торп. аппаратов). Подводные лодки: СН 14 и СН 15 (постр. 1918 г., водоизм. $\frac{346}{434}$ тонн, скор. хода $\frac{13}{11}$ узл., 4—45 с. носовых торп. около 30 пос. судов и тральщиков, несущих охрану рыболовства и таможенную службу).

Зеландия.

водоизм. 2580 тонн, скор. хода—19 узл., артиллерия—1—15,2, 1—10,2, служит учебным судном). Из прочих колоний, особые флоты имеются в Индии, Нью-Фаундленде и в Южной Африке; эти флоты состоят из посыльных судов, тральщиков и транспортов.

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нормальное (при полной нагрузке). тонн. | Скорость хода (наиб.). узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование в м.м. | | | | |
|----------------------------|--|--------------------------------|-------------|---------------------|---------------------|--------------|---------------|----------------|------------------|
| | | | | | П о я с. | П а л у б а. | Боевая рубка. | Главная артил. | Противом. артил. |

| Запас топлива. тонн. | Район действия (при ходе в... узл.). миль. | Мощность механизмов. с.н.р. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Противоминная защита. | Э к и п а ж. | Примечания. |
|-------------------------|---|--------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------|--------------|-------------|
| | | | | | | | | |

Л и н е й н ы е к о р а б л и. (Battleships).

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------|------|--|---------------------|------------|----------|-----|------------|-----|-----------------------------------|----------------------------------|---|-------|------|-----|------------------|------|---|
| Colorado, Maryland } West Virginia } 1920-21 | 33120 (34129) | 21,4 | 8—40,6/45; 12— 12,7/51; 8—7,6 про- тивоаэр. | 2—53 с. подводн. | 406 203 | 76 | 406 | 457 229 | — | (95 ^{0/0}) 5000 (н.) | 12000(15) | 36600 (тюрб. сэлектрпер.) | 190,2 | 29,6 | 9,3 | внутри судна. | 1407 | С линкоров типа Nevada начинается новая эра в американском судостроении; применяется система бронирования и противоминной защиты, описанные на стр. 26—29. На линкорах типа Colorado противоминная защита особенно хорошо разработана, и корпус и дно их в подводной части — тройные, по системе Феррати. Все линкоры снабжаются аэропланами по норме: 1 развед. аэроплан и 2 истребителя; на новейших линкорах имеются катапульты. На New Mexico и на линкорах двух последующих типов главные механизмы — турбины с электро-передачей. Бронирование палуб: верхняя броневая 76 м.м., нижняя броневая 38 м.м. |
| California } Tennessee } (1919) | 32800 (33700) | 21,4 | 12—35,6/50; 12— 12,7/51; 8—7,6 про- тивоаэр. | 2—53 с. подводн. | 356 203 | 76 38 | 406 | 457 229 | — | 2200 3300 (н.) | . | 30900 (тюрб. сэлектрпер.) | 190,2 | 29,6 | 9,3 | „ | 1407 | |
| New Mexico, Idaho } Mississippi } (1917) | 32500 (33500) | 21 | 12—35,6/50; 12— 12,7/51; 8—7,6 про- тивоаэр. | 2—53 с. подводн. | 356 203 | 76 38 | 406 | 457 229 | — | 2200 3300 (н.) | . | 31000(1 тюрб. с электрпер. 2 и 3—тюрб.) | 190,2 | 29,6 | 9,3 | „ | 1430 | |
| Pennsylvania } Arizona } (1915) | 31900 (33000) | 21 | 12—35,6/45; 14— 12,7/51; 8—7,6 про- тивоаэр. | 2—53 с. подводн. | 356 203 | 76 38 | 406 | 457 229 | — | 2322(н.) | . | 31000 (тюрб.) | 185,3 | 29,6 | 8,9 | „ | 1430 | |
| Oklahoma } Nevada } (1914) | 28000 (28900) | 20,6 | 10—35,6/45; 12— 12,7/51; 8—7,6 про- тивоаэр. | 2—53 с. подводн. | 342 203 | 76 38 | 406 | 356 203 | — | 2000(н.) | 4000(21) 10000(10) | 23300 (1— поршн. маш. 2—тюрб.) | 177,7 | 29,0 | 8,7 | „ | 1384 | |
| New York } Texas } (1912) | 27400 (28800) | 21 | 10—35,6/45; 16— 12,7/51; 8—7,6 про- тивоаэр. | 4—53 с. подводн. | 305 102 | 76 | 305 | 305 229 | 165 | 2200 2960 (у.) +400(н.) | . | 28100 | 174,7 | 29,0 | 8,7 | — | 1507 | |
| Arkansas } Wyoming } (1911) | 26420 (27700) | 21 | 12—30,5/50; 16— 12,7/51; 8—7,6 про- тивоаэр. | 2—53 с. подводн. | 279 127 | 76 | 305 | 305 203 | 165 | 1669 2700 (у.) +400(н.) | 8000(10) | 31400 (тюрб.) | 171,3 | 28,4 | 8,7 | — | 1489 | |
| Utah } Florida } (1910) | 22150 (23400) | 21 | 10—30,5/45; 16— 12,7/51; 8—7,6 про- тивоаэр. | 2—53 с. подводн. | 279 203 | 76 | 305 | 305 203 | 127 | 1667 2550 (у.) +400(н.) | 6720(10) 4600(19) 3000(21) | 32000 (тюрб.) | 159 | 26,9 | 8,7 | — | 1079 | |

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нормальное (при полной нагрузке). тонн. | Скорость хода (наиб.). узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование в м.м. | |
|----------------------------|--|--------------------------------|-------------|---------------------|---------------------|--------------|
| | | | | | П о я с. | П а л у б а. |

Авио-матки

| | | | | | | |
|--------------------------------|-------|-------|--------------------------------|---|---|---|
| Lexington } стр. Saratoga } | 35560 | 33,25 | 8—20,3; 12—12,7 противоаэр. | 6—53 с. надводн. (2 группы по три аппарат.) | | |
| Langley (1912) | 19666 | 15 | 4—12,7/51 | — | — | — |

Легкие крейсера

| Проектирована постройка 2 крейсеров «Вашингтонского типа». | | | | | | |
|--|---------|--------------|-----------|---------------------------------------|--|----|
| Omaha, Milwaukee, Cincinnati, Raleigh, Detroit, Richmond, Concord, Trenton, Marblehead, Memphis. | 1921—23 | 7620 8140 | 34,5—35 | 12—15,2/55; 4—7,6 противоаэр. | 10—53 с. надводных (2—двойных 2—тройных). | |
| Salem, Chester | 1907 | 4760 | 24,3—26,5 | 4—12,7/51; 2—7,6 1—7,6 противоаэр. | 2—53 с. надв. | 51 |
| Birmingham | | | | | | 38 |

Устаревшие

Броненосные крейсера: Charlotte, Missoula, Seattle (постр. 1905—06 г., водоизм. 16000 т., подводн. торп. аппарат; брониров. — пояс $\frac{127}{76}$) Huntington, Pueblo, Pittsburgh, Frederick, Huron 2—7,6 противоаэр.; 2—45 с. подводн. торпедн. аппарат; бронирование — пояс — 152). Charleston, 4—7,6, 2—7,6 противоаэр.; бронирование пояс 102). Rochester (постр. 1891 г., перестр. 1908 г., Крейсера: Olympia (постр. 1892, перестр. 1917—18, водоизм. — 6600 тонн, скор. хода Des Moines, Galveston постр. 1902—03 г., водоизм. 3200 тонн, скор. хода — 16,5 узл., артиллерия — 8—12,7/51, 1—7,6 противоаэр.).

| Боевая рубка. | Главная артил. | Противом. артил. | Запас топлива тонн. | Район действия (при ходе в . . . узл.) миль. | Мощность механизмов. с. н. р. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|---------------|----------------|------------------|------------------------|---|----------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | | | | | |

(Aircraft carriers).

| | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|-------------|--|------------------------------------|-------|------|-----------------|----------------|-----|--|
| | | | | | 180000 (турб. с электро-перед.) | 266,3 | 31,7 | 6,8 | вну-три судна. | | Перестраиваются из линейн. крейсеров. Вступят в строй в 1926 г. Будут принимать до 75 аэропланов. |
| | | | 2300 (н) | | 7152 (турб. с электро-перед.) | 165,2 | 19,8 | 5,8 (средн.) | — | 410 | Перестроена в 1920—21 г. из угольного транспорта. Подробные сведения см. на стр. 97. Площадь полетной палубы 162,8×19,5; принимает 34 аэроплана. |

(Light cruisers I and II Line).

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|-------------|----------------|-------------------------------|--------------|-------|------|-----|-----|-----|--------------------------|
| | | | | | 10000 (15) 7200 (20) | 97000 (т) | 169,3 | 16,8 | 4,4 | — | 466 | Принимают два аэроплана. |
| | | | 475 1000 | 3850 (18,6) | 28000 | 129 | 14,4 | 5,1 | — | 395 | | |

крейсера.

скор. хода — 22 узл., артиллерия — 4—25,4/40, 16—15,2/50, 12—7,6, 2—7,6 противоаэр., 4—53 с. (постр. 1903 г., водоизм. 15400 т., скор. хода — 22 узл., артиллерия — 4—20,3/45, 14—15,2/50, St. Louis (постр. 1904—05 г., водоизм. 11000 т., скор. хода 22 узл., артиллерия — 12—15,2/50, водоизм. 8300 тонн, скор. хода 21 узл., артиллерия — 4—20,3/45, 8—12,7/50, 2—7,6 противоаэр.) — 21,7 узл., артиллерия — 10—12,7/51, 2—7,6 противоаэр.). Chattanooga, Cleveland, Denver, лерия — 8—12,7/50, 1—7,6 противоаэр.). New Orleans (постр. 1896 г., водоизм. — 3500 тонн, скор.

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизмещение нормальное (при полной нагрузке). тонн. | Скорость хода (наиб.). узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
|-------------------|--------------------------|--|--------------------------------|-------------|---------------------|
|-------------------|--------------------------|--|--------------------------------|-------------|---------------------|

| Запас топлива. тонн. | Радиус действия. миль. | Мощность механизмов. с. н. р. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Экипаж. | Примечания. |
|-------------------------|---------------------------|----------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|---------|-------------|
|-------------------------|---------------------------|----------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|---------|-------------|

Эскадренные миноносцы.

| | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------------|--------------|--------------------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|------|-----|---------|---|
| Brooks (тип « <i>Flush Deckers</i> » — с ровной верхней палубой, без полубака) | (1917—19) | 249 | 1235 (1330) | 35 | 4—10,2/50; 1—2—7,6 противоаэропл. | 12—53 с. (4—тройные) | около 300 (н.) | 5000 | 27000— 30600 (т.) | 95,8 | 9,4 | 2,8 | 122—139 | На эсминце Brooks, Fox, Gilmer, Hotfield и Kane установлено 4—12,7 с. орудия, на Hovey и Long—8—10,2, на Semmes—5—10,2. Некоторые эсминцы приспособлены для приема одного аэроплана. В настоящее время около 200 эсминцев находятся в состоянии длительного хранения. |
| Allen | (1916) | 6 | 1145 (1205) | 30 | 4—10,2/50; 2—7,6 противоаэропл. | 12—53 с. (4—тройные) | около 260 (н.) | 5000 | 16000— 18000 (т.) | 95,8 | 9,4 | 2,8 | 103—136 | |
| Conyngnam | (1915) | 5 | 1200 (12851) | 30 | 4—10,2/50 | 8—53 с. | около 300 (н.) | 5640 (14) | 16000— 18000 (т.) | 95,8 | 9,4 | 2,8 | 106—132 | |
| Cushing | (1914—15) | 14 | 1090 | 30 | 4—10,2/50 | 8—53 с. | около 300 (н.) | 1000 (30) 4000 (15) 6000 (10) | 16000 (т.) | 91,4 | 9,3 | 2,9 | 106 | |
| Aylwin | | | | | | | | | | | | | | |
| Drayton | (1909—12) | (1909—12) | 21 | 742 (900) | 30—32 | 4—5—7,6/50 | 6—45 с. | 220 (н.) | 4000 (10) | 12000 (т.) | 89,6 | 8,0 | 2,5 | |

Минные заградители (легкие минные заградители—Light mine layers).

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|--------|----|------|----|--------------------------------------|---|-------------|------|---------------|------|-----|-----|-----|--------------------------|
| Anthony | (1917) | 14 | 1330 | 35 | 3—4—10,2/50; 1—7,6 противоаэропл. | — | 283 (н.) | 5000 | 27000 (т.) | 95,8 | 9,4 | 2,8 | 128 | Запас мин заграждения—80 |
| Israel | | | | | | | | | | | | | | |

(Перестроенные эсминцы типа «*Flush Deckers*»)

Кроме того, имеются еще следующие минные заградители: Aroostook (Тихоокеанский флот) } (постр. 1907 г., водоизм. 3800 тонн, скор. хода—20 узл., артиллерия: 1—7,6 с. орудия, противоаэропл.); Shawmut (Атлантический флот) } (постр. 1888 г., водоизм. 4100—4400 тонн, скор. хода—19—20 узл., артиллерия—4—5—12,7, 2—7,6 с. орудия, противоаэропл.); San Francisco (Атлантический флот) } (устаревшие легк. крейсера, постр. 1888 г., водоизм. 4100—4400 тонн, скор. хода—19—20 узл., артиллерия—4—5—12,7, 2—7,6 с. орудия, противоаэропл.); Baltimore (Тихоокеанский флот) }

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водонемещение | Скорость хода | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
|-------------------|--------------------------|---------------|---------------|-------------|---------------------|
| | | тонн. | | | |

| Запас топлива. | Район действия | | Система и мощность механизмов (н.р.). для надводн. хода для подводн. хода | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб. при надводн. ходе). | Э к и п а ж. | Примечания. |
|----------------|----------------|-----------|---|----------------|-----------------|---------------------------------------|--------------|-------------|
| | на 1 час. | на 5 час. | | | | | | |

П о д в о д н ы е л о д к и (Submarines).

«Эскадренные» подлодки. (Fleet Submarines)

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------|----|-----------------|-------------------|---|--|--|-----------------------------|------|-----|-----|----|---|---|
| V 4 | Подводный зарядит. (стр.) | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| V 1—V 3 | (1924—25) | 3 | 2164 2748(?) | 21 9 | 1—12,7/31, 1—7,6/23 про- тивоаэр. | 6—53 с. (4 носовых и 2 кормовых) запас торпед—16. | 10000(11) | 6500 (Диз.) 1700 (эл.) | 104 | 8,5 | . | 87 | . | . |
| T 1—T 3 | (1918—19) | 3 | 1120 1515 | 20,5 10 | 1—10,2 | 6—53 с. (4 носовых и 2 кормов. палуб- ных) запас тор- пед—16. | 7000—9000 на 1 час. (12) на 5 час. (8) | 4400 (Диз.) 1520 (эл.) | 82,3 | 7,0 | 4,3 | . | . | . |
| Подлодки 1-го класса. (First Line). | | | | | | | | | | | | | | |
| S 48—S 51 | (1921) | 4 | 1009 1250 | 15 12 | 1—10,2/50 | 5—53 с. (4 носов. и 1 кормов.) запас торпед—14. | . | 1800 (Диз.) 1500 (эл.) | 73 | 6,5 | 4,0 | 38 | . | . |
| S 42—S 47 | (1923—24) | 6 | 920 1144 | 15 12 | 1—10,2/50 | 4—53 с. (носов.) запас торпед—12. | 8000 | 2400 (Диз.) 1500 (эл.) | 70 | 6,4 | 3,8 | 38 | . | . |
| S 4, S 6—S 13, S 3 | (1919—21) | 10 | 820 1108 | 15 10,5 | 1—10,2/50 | 4—53 с. (носов.) запас торпед—12. | 5000(11) | 1400 (Диз.) 1200 (эл.) | 70,4 | 6,5 | 3,8 | 38 | . | . |
| S 14—S 17, S 2 | (1919—20) | 5 | 920 1108 | 14—15 11—12,25 | 1—10,2/50 | 4—53 с. (носов.) запас торпед—12. | 5000(11) | 1000—1800(Д.) 1200 (эл.) | 70,4 | 6,6 | 4,0 | 38 | . | . |
| S 18—S 41, S 1 | (1918—20) | 25 | 867 1069 | 15 10,5 | 1—10,2/50 | 4—53 с. (носов.) запас торпед—12. | 5000(11) | 1200 (Диз.) (эл.) | 66,8 | 6,4 | 4,9 | 38 | . | . |
| R 21—R 27 | (1917—18) | 7 | 503 608 | 14 11 | 1—7,6/50 | 4—? запас торпед—8. | 3500—4000(11) | 1000 (Диз.) 800 (эл.) | 53,3 | 5,0 | 4,3 | 29 | | |
| R 1—R 20 | (1917—18) | 20 | 578 691 | 13,5 10,5 | | | | 880 (Диз.) (эл.) | | | | | | |

Улучш. тип V заказана 28—v—1924 г. Повидимому, будет иметь броню.

V 1 спущена в конце 1924 г. и находится в периоде испытаний. Снабжены противоминной защитой. Принимают 1 гидросамолет спец. типа.

Неспособны следовать совместно с флотом из-за неудачной установки механизмов (система тандем).

Скорость погруж.—60 сек. Наиб. глубина погруж. 60 м. (200 ф.). 3 перископа. В средн. части—корпус двойной. Многие из подлодок типа S снабжены ангаром для гидросамолета.

S 37 погружалась на глубину в 64 м. (208 фут) на 65 минут без повреждений. При постройке обращено большое внимание на защиту от противолодочных бомб.

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование | | |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|------------------------|--------------|---------|---------------|
| | | | | | Поис. | Палуба. | Боевая рубка. |
| тонн. | узл. | | | | | | |

Л и н е й н ы е к о р а б л и (Senkan).

| | | | | | | | | |
|-------------------|-----------|-------|------|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------|------|-----|
| Nagato Mutsu | (1919—20) | 34300 | 23,4 | 8—40,6/45; | 4—53 с. надв. 4—53 с. подв. | 343 или 305 | 88 | |
| | | | | 20—14/50; 4—8/40 противоаэр. | | | | |
| Ise Hiuga | (1916—17) | 31770 | 23,3 | 12—35,6/45; | 6—53 с. подв. | 305 | 51 | 305 |
| | | | | 20—14/50; 4—8/40 противоаэр. | | 76 | 32 | 152 |
| Fuso Yamashiro | (1914—15) | 31000 | 22,5 | 12—35,6/45; | 6—53 с. подв. | 305 | 50 и | 305 |
| | | | | 16—15,2/50 4—8/40 противоаэр. | | 102 | 32 | 152 |

| Главная артил- лерия. | Противоминная артиллерия. | Запас топлива. норм. наиб. | Раоин действия (при ходе в . . . узл.). | Мощность меха- низмов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|--------------------------|------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------|----------------|-----------------|---------------------|--------------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---|--|---------------|-------|------|--------------|-----------------|------|--|
| 356 | | 5000 (наиб.) (н.) | | 48000 (т.) | 213,4 | 29,0 | 9,1 (ср.) | внутри судна | 1336 | Наиб. угол возв. 40,6 с. орудий — 35°, дальность их — 220 каб. По неофиц. сведениям гориз. броневая защита над механизмами достигает в общей слож- ности толщины в 177 м.м. (7"). Противоминная за- щита — измененный вид английских утолщений. Система бронирования сходна с принятой на англ. линкорах типа Queen Elisabeth. Действ. скорость хода, вероятно, 24—25 узл. Снабжены по всей длине противо- минными сетями. Мачта — пятиногая; 10—76 с. про- жекторов. Принимают не- сколько самолетов. |
| 305 | 152 | (наиб.) 4000 (у.) + 1000 (н.) | | 45000 (т.) | 208,1 | 28,7 | 8,6 | — | 1360 | |
| 305 | 152 | " " | | 40000 (т.) | 205,1 | 28,7 | 8,6 | — | 1250 | |

Л и н е й н ы е к р е й с е р а (Junjo Senkan).

| | | | | | | | | |
|---------------------------------------|-----------|-------|------|------------------------------------|----------------------------|-----------|----|-----|
| Kongo Hiyei Haruna Kirishima | (1912—13) | 28000 | 27,8 | 8—35,6/45; | 8—53 с. подв. (двойные) | 203 76 | 51 | 254 |
| | | | | 16—15,2/50 4—7,6 противоаэр. | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|-----|--|---------------|---------------|-------|------|-----|---|-----|---|
| 229 | 152 | 1200(у) 4000(у) + 1000 т. (н.) | 10000 (15) | 80000 (т.) | 214,6 | 28,1 | 8,3 | — | 980 | Kongo построен в Англии, остальные — в Японии. Снабжаются добавочной горизонтальной бронев- вой и противоминной защитой. |
|-----|-----|--|---------------|---------------|-------|------|-----|---|-----|---|

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование | | |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|------------------------|--------------|---------|---------------|
| | | | | | Поис. | Палуба. | Боевая рубка. |
| тонн. | узл. | | | | | | |

Л и н е й н ы е к о р а б л и (Senkan).

| | | | | | | | | |
|-------------------|-----------|-------|------|--|--------------------------------|------------|------|-----|
| Nagato Mutsu | (1919—20) | 34300 | 23,4 | 8—40,6/45; 20—14/50; 4—8/40 противоаэр. | 4—53 с. надв. 4—53 с. подв. | 343 | 88 | |
| | | | | | | или 305 | | |
| Ise Hiuga | (1916—17) | 31770 | 23,3 | 12—35,6/45; 20—14/50; 4—8/40 противоаэр. | 6—53 с. подв. | 305 | 51 | 305 |
| | | | | | | 76 | 32 | 152 |
| Fuso Yamashiro | (1914—15) | 31000 | 22,5 | 12—35,6/45; 16—15,2/50 4—8/40 противоаэр. | 6—53 с. подв. | 305 | 50 и | 305 |
| | | | | | | 102 | 32 | 152 |

| Главная артил- лерия. | Противоминная артиллерия. | Запас топлива. норм. наиб. | Раоин действия (при ходе в . . . узл.). | Мощность меха- низмов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|--------------------------|------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------|----------------|-----------------|---------------------|--------------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|-----|-----|---|--|---------------|-------|------|--------------|-----------------|------|
| 356 | | 5000 (наиб.) (н.) | | 48000 (т.) | 213,4 | 29,0 | 9,1 (ср.) | внутри судна | 1336 |
| 305 | 152 | (наиб.) 4000 (у.) + 1000 (н.) | | 45000 (т.) | 208,1 | 28,7 | 8,6 | — | 1360 |
| 305 | 152 | „ „ | | 40000 (т.) | 205,1 | 28,7 | 8,6 | — | 1250 |

Наиб. угол возв. 40,6 с. орудий — 35°, дальность их — 220 каб. По неофиц. сведениям гориз. броневая защита над механизмами достигает в общей сложности толщины в 177 м.м. (7"). Противоминная защита — измененный вид английских утолщений. Система бронирования сходна с принятой на англ. линкорах типа Queen Elisabeth. Действ. скорость хода, вероятно, 24—25 узл. Снабжены по всей длине противоминными сетями. Мачта — пятиногая; 10—76 с. прожекторов. Принимают несколько самолетов.

Имеют три броневых палубы над жизненными частями. Недавно снабжены добавочной горизонтальной броневой и противоминной защитой.

Л и н е й н ы е к р е й с е р а (Junjo Senkan).

| | | | | | | | | |
|---------------------------------------|-----------|-------|------|--|----------------------------|-----|----|-----|
| Kongo Hiyei Haruna Kirishima | (1912—13) | 28000 | 27,8 | 8—35,6/45; 16—15,2/50 4—7,6 противоаэр. | 8—53 с. подв. (двойные) | 203 | 51 | 254 |
| | | | | | | 76 | | |

| | | | | | | | | | |
|-----|-----|--|---------------|--------------|-------|------|-----|---|-----|
| 229 | 152 | 1200(у) 4000(у) + 1000 т. (н.) | 10000 (15) | 80000 (т) | 214,6 | 28,1 | 8,3 | — | 980 |
|-----|-----|--|---------------|--------------|-------|------|-----|---|-----|

Kongo построен в Англии, остальные — в Японии. Снабжаются добавочной горизонтальной броневой и противоминной защитой.

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование в м.м. | | | | |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|---------------------|---------------------|--------------|---------------|----------------|---------------------------|
| | | | | | П о и с. | П а л у б а. | Боевая рубка. | Главная артил. | Противоминная артиллерия. |
| | тонн. | узл. | | | | | | | |

А в и о

| | | | | | | | | | |
|-----------------|----------------|-----|---------------------------|---|---|---|---|---|---|
| Akagi (стр.) | 35300 | 33 | . | . | . | . | . | . | . |
| Kaga (стр.) | ОКОЛО 27000 | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Hosho (1921) | 9652 | 25 | 4—14; 2—7,6 противоав. | . | . | . | . | . | . |
| Wakamiya (1901) | 7700 | 9,5 | 2—7,6 | — | — | — | — | — | — |

| Занас топлива | норм. наиб. | Район действия (при ходе в . . . узл.) | Мощность механизмов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Противоминная защита. | Экипаж. | Площадь полетной палубы. | Число принимаемых самолетов. | Примечания. |
|---------------|----------------|---|----------------------|----------------|-----------------|---------------------|-----------------------|---------|--------------------------|------------------------------|-------------|
| | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

м а т к и

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---|--------------|---|-------|------|-----|---|---|---|----|---|
| . | . | . | . | 268,2 | 31,4 | . | . | . | . | 50 | { Перестраивается из недо- строенного линейного крей- сера. |
| . | . | 60000 (т) | . | 213,3 | 30,5 | . | . | . | . | . | { Перестраивается из недо- строенного линкора. |
| 550 | . | 30000 (т) | . | 155,4 | 18,9 | 6,2 | . | . | . | 26 | { Специально построенная авио- матка. Снабжена стабилиза- тором-гироскопом Сперри. Дымовые трубы вертикаль- ные, но во время взлетов и посадок самолетов могут принимать горизонтальное положение. |
| — | — | 1600 | . | 111,2 | 14,7 | 5,8 | — | . | . | 10 | { Транспорт, снабженный авио- гарами. |

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование в м.м. | | | | |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|---------------------|---------------------|---------|---------------|--------------------------|------------------------------|
| | | | | | Пояс. | Палуба. | Боевая рубка. | Главная артил- лерия. | Противоминная артиллерия. |

К р е й

| | | | | | | | | | |
|--|-------|------|-----------------------------------|----------------------|-----|-----|---|-----|---|
| Nachi } Myoko } стр. и 2 проект. | 10160 | 33,5 | 12—20,3/50 ?—12 противоаэр. | 12—53 с. надводн. | 127 | 127 | — | 152 | . |
| Kako } Farutaka } (1924) | 7213 | 33 | 6—20,3/50 3—8 противоаэр. | 8—53 с. надводн. | . | . | . | . | . |
| Kinugasa } Aoba } стр. | | | | | | | | | |

Л е г к и е к р е й с е р а.

| | | | | | | | | | |
|---|------|----|-------------------------------|---------------------|----------|---|---|---|---|
| Isudzu, Nagara, Natori, Yura, Abukuma, Kinu, Jintsuu, Sendai, Naka. (1921—24) | 5660 | 33 | 7—14/50 3—8 противоаэр. | 8—53 с. надводн. | 65 50 | . | . | — | — |
| Kuma, Tama, Ohl, Kiso, Kitakami. (1919—20) | 5131 | 33 | 7—14/50 2—8 противоаэр. | 8—53 с. надводн. | 65 50 | . | . | — | — |
| Yubari (1923) | 3150 | 33 | 6—14/50 | 4—53 с. надводн. | 50 | . | . | — | — |

| Запас топлива | Район действия (при ходе в... узл.). | Мощность механизмов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|---------------|---|----------------------|----------------|-----------------|---------------------|-----------------------|---------|-------------|
| тонн. | миль. | с.н.р. | м. | м. | м. | | | |

с е р а. (Nitojun-Jokan).

| | | | | | | | | |
|-----------|-------------------------------------|-------------|-------|------|-----|---|-----|--|
| . | 14000 (14—15) | . | 182,9 | 18,3 | . | . | . | Тройное дно. Снабжаются наиболее совершенной защитой против подло- док. Вертик. и horiz. броня в районе котлов и маш., на протяжении 125 м. Принимают 4 гидроаэроплана. |
| . | 12000 | 100000 (т.) | 167,6 | . | . | . | . | Принимают 2 гидроаэро- плана. |
| 1500 (н.) | 10000 | 90000 (т.) | 163,1 | 14,2 | 4,8 | — | 450 | По имеющимся сведениям, наибольш. скор. хода— 30 узл. Принимают ? гидроаэропланов. |
| 1500 (н.) | 9000 (10) 6000 (15) 1000 (33) | 90000 (т.) | 152,4 | 14,2 | 4,8 | — | 439 | Снабжены оборудованием для постановки мнн. |
| . | . | . | 132,5 | 12 | 3,5 | — | 328 | |

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нормальное (при полной нагрузке). тонн. | Скорость хода (наиб.). узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование в м.м. | | | | |
|----------------------------|--|--------------------------------|-------------|---------------------|---------------------|--------------|---------------|---------------------|---------------------------|
| | | | | | П о я с. | П а л у б а. | Боевая рубка. | Главная артиллерия. | Противоминная артиллерия. |

| Запас топлива. тонн. | Район действия (при ходе в . . . узл.). миль. | Мощность механизмов. с. н. р. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|-------------------------|--|----------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------|---------|-------------|
|-------------------------|--|----------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------|---------|-------------|

Л е г к и е к р е й с е р а.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--------|------|------|---------------------------------|---------------------|----------|----------|---|---|---|------------------------------------|------------|---------------------|-------|------|-----|-----|-----|
| Tatsuta Tenryu | (1918) | 3550 | 33 | 4—14/50 1—8 проти- воаэр. | 6—53 с. надводн. | 50 38 | | | | | 6000 (10) | 51000 (т.) | 134,1 | 12,4 | 4,0 | — | 330 | |
| Hirado Jahagi Chikuma | (1911) | 5000 | 26,8 | 8—15/50 4—8 | 3—45 с. надвод. | 102 | 76 51 | — | — | — | 500 (у.) 900 (у.) + 300 (н.) | 10000 (10) | 22500 (т.) | 144,8 | 14,2 | 5,0 | — | 400 |
| Tone (1907) | | 4200 | 23 | 2—15/50 10—12/50 2—8 | 3—45 с. надводн. | 102 | 76 52 | — | — | — | 300 (у.) 890 (у.) + 125 (н.) | | 15000 (с. н. р.) | 122,8 | 14,4 | 5,1 | — | 400 |

Устаревшие броненосные крейсера: Nisshin, Kasuga (постр. 1903 г., водоизм. 7800 тонн; скор. хода — 20 узл.; артиллерия: Nisshin 4—20,3/45, 14—15/45, Kasuga—1—25,4 1—20,3/45, 14—15/45, 4—надв. 45 с. торп. аппарат. Бронирование—пояс—150 м.м.). Idzumo, Iwate, Adzuma, Yakumo, (постр. 1898—1900, водоизм. 9500—10000 тонн, скор. хода—21 узл., артиллерия: 4—20,3/45, 12—14—15,2/40. Торп. аппарат.—4—45 с. подв. Бронирование—пояс—177 м.м.).

Устаревшие легкие крейсера: Tsushima (постр. 1902 г., водоизм. 3500 тонн, скор. хода 23 узл., артиллерия 2—12/50, 4—8; 2—45 с. надв. торп. аппарат.); Yodo (постр. 1907 г., водоизм. 1250 тонн, скор. хода—22 узл., артиллерия—2—12/50, 4—8; 2—45 с. надв. торп. аппарат.).

| Тип и год спуска на воду. | Число судов одного типа. | Водоизмещение нор- мальн. (при полной нагрузке). | Скорость хода. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
|------------------------------|-----------------------------|--|----------------|-------------|------------------------|
| | | тонн. | (узл.) | | |

Э с к а д р е н н ы

Эсминцы I класса.

| | | | | | |
|-------------------------------------|----|----------|--------|----------------------|--|
| В проекте | 21 | 3000 (?) | 40 (?) | 5-14 (?) | |
| №№ 1-23 (нечетные номера) (1923) | 12 | 1442 | 34,5 | 4-12 2 противозв. | 6-53 с. |
| Shiokaze (1920-22) | 8 | 1366 | 34 | 4-12/45 | 6-53 с. (3 двойных) |
| Okikaze (1919-20) | 5 | | | | |
| Tanikaze (1917-18) | 2 | 1321 | 34 | 3-12/45 | 6-53 с. (3 двойных) |
| Amatsukaze (1916) | 4 | 1246 | 34 | 4-12/40 | 6-45 с. (3 двойных) |
| Umikaze (1910-11) | 2 | 1168 | 31,5 | 2-12/40; 5-8 | 4-45 с. (2 двойных на Уамаказ 3 ординар.) |

Эсминцы II класса.

| | | | | | |
|--------------------------------------|----|-----|------|------------------------------------|------------------------|
| №№ 2-20 (четные номера) (1922-23) | 10 | 914 | 31,5 | 3-12 | 4-53 с. (2 двойных) |
| Ashi (1921-22) | 8 | 863 | 31,5 | | |
| Momi (1919-21) | 13 | 863 | 31,5 | 3-12/45 | 4-53 с. (2 двойных) |
| Urakaze (1915) | 1 | 919 | 28 | 1-12; 4-8 | 4-53 с. (2 двойных) |
| Momo (1916-18) | 10 | 848 | 31,5 | 3-12 | 6-45 с. (2 тройных) |
| Kaba (1915) | 8 | 665 | 30 | 1-12; 4-8 (из них 2-противозв.) | 4-45 с. (2 двойных) |
| Sakura (1912) | 2 | 611 | | | |

Эсминцы III класса.

| | | | | | |
|-----------------|----|-----|----|-------|---------|
| Arare (1905-08) | 29 | 410 | 29 | 6-7,5 | 2-45 с. |
|-----------------|----|-----|----|-------|---------|

М и н

3 миноносца (постр. 1900-04 г., водоизм. 115-150 т., скор. хода 25-29 узл.)

| Занес топлива. | Район действия. | Мощность механиз- мов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Экипаж. | Примечания. |
|----------------|-----------------|---------------------------|----------------|-----------------|---------------------|---------|-------------|
| | | с.л.р. | м. | м. | м. | | |

М и н о н о с ц ы (Kutschikukan).

| | | | | | | | |
|---------------------|----------|-----------|-------|-----|-----|-----|--------------------|
| | 5000 (?) | | | | | | |
| | | 40000(т.) | 102,4 | 9,1 | 2,8 | | |
| | | 38500(т.) | 102,4 | 9,0 | 2,8 | 145 | |
| | | 28000(т.) | 97,5 | 9,0 | 3,2 | 128 | |
| 145(у.) +195(н.) | 4000(15) | 27000(т.) | 99,5 | 8,5 | 2,8 | 145 | |
| 250(у.) +180(н.) | 2700(15) | 19500(т.) | 98,5 | 8,4 | 2,7 | 139 | |
| | | 21000(т.) | 84 | 7,9 | 2,4 | 110 | |
| | | 21000(т.) | 83,8 | 7,6 | 2,3 | 110 | |
| 248(н.) | 1800(15) | 22000(т.) | 86,3 | 8,4 | 2,8 | 117 | Построен в Англии. |
| 90(у.) +210(н.) | | 16000(т.) | 83,8 | 7,6 | 2,3 | 109 | |
| 90(у.) 135(н.) | | 9500 | 83,5 | 7,3 | 2,4 | 92 | |
| 100(у.) | 1200(15) | 6000 | 71,3 | 6,5 | 1,9 | 61 | |

н о с ц ы.

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизмещение | | Скорость хода | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
|-------------------|--------------------------|-------------------|-------------------|---------------|-------------|---------------------|
| | | надводн. тонн. | подводн. тонн. | | | |

| Запас топлива. | Район действия | Мощность и система механизмов | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб. при надв. ходе). | Экипаж. | Примечания. |
|----------------|----------------|-------------------------------|----------------|-----------------|------------------------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | |

П о д в о д

н ы е л о д к и (Sensuitei).

| Подлодки I класса. | | тонн. | узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | тонн. | миль (узл.) | (н. р.) | м. | м. | м. | Экипаж. | Примечания. |
|----------------------------|-----------|-------|-----------------|-------------|----------------------------|---|-------------|---------------------------|------|-----|-----|---------|---|
| №№ | Годы | | | | | | | | | | | | |
| Подлодки I класса. | | | | | | | | | | | | | |
| №№ 64—68, 77—80, 85—87 | (1922—) | 12 | 1500 2000(?) | 2 орудия | 6 — ? | | 16000(?) | | | | | | |
| Подлодки II класса. | | | | | | | | | | | | | |
| №№ 51, 52—57, 74—76, 81—84 | (1924) | 14 | 914 1100 | 17 10,5 | | | 16000(?) | 2400 (?) (Диз.) (эл.) | | | | | Точные сведения о типе отсутствуют; по некоторым сведениям, водоизм. их свыше 2000 тонн, а район действия—15000 миль. |
| тип Kaigun | | | | | | | | | | | | | |
| №№ 44—50, 58, 60—63, 69—73 | (1921—24) | 15 | 762 1118 | 17 10 | 1—8; 1—8 противоаэропл. | 4 — ? | 11000(?) | 2600 (Диз.) 1200 (эл.) | 70,1 | 6,1 | 3,7 | | Построены по обр. герм. подлодки OI. |
| тип Kaigun | | | | | | | | | | | | | |
| №№ 34, 36—38, 41, 42 | (1921—23) | 9 | 762 1118 | 17 10 | 1—8 противоаэропл. | 4 носовых | 11000 | 2600 (Диз.) 1200 (эл.) | 70,1 | 6,1 | 3,7 | 44 | |
| тип Mitsubishi — Vickers | | | | | | | | | | | | | |
| №№ 25—30, 46, 47, 57, 59 | (1919) | 10 | 914 1100 | 17 10,5 | 1—8 противоаэропл. | 6—45 с. | 7500 | 2400 (Диз.) 1600 (эл.) | 70,5 | 7,2 | 4,0 | | Сходны с англ. подлодками типа L. |
| тип Kaigun: | | | | | | | | | | | | | |
| №№ 22—24 | (1919—20) | 3 | 722 1000 | 16 10 | 1—8 | 5 (3—носовых, 1—кормовой, 2—поворотн. палубн.). | 75 (н.) | | 67,1 | 6,1 | 3,8 | | |
| №№ 19—20 | (1917) | 2 | 736 1046 | 16 10 | 1—8 | « » | 75 (н.) | 1300 (Диз.) (эл.) | 67,1 | 6,4 | 3,5 | | |

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизмещение | | Скорость хода | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
|-------------------|--------------------------|---------------|------|---------------|-------------|---------------------|
| | надводн. подводн. | тонн. | узл. | | | |

П о д в о д

| | | | | | | |
|----------------------------|----|-------------|---------------|-----|---------------------------|--|
| тип Kawasaki-Laurenti. | | | | | | |
| №№ 18, 21, 31—33 (1919—21) | 5 | 711 1092 | 17 9,5 (?) | 1—8 | 5—45 с. (4 нос., 1 корм.) | |
| Подлодки III класса. | | | | | | |
| №№ 14—15 (1916—18) | 2 | 487 696 | 16 10 | 1—8 | 6—45 с. | |
| №№ 16—17 (1916) | 2 | 295 325 | 17 10 | — | 4 носов. | |
| № 13 (1911) | 1 | 305 335 | 13 8 | — | 4 носов. | |
| №№ 10—12 (1910—11) | 3 | 295 325 | 13 8 | — | 2 носов. | |
| №№ 8—9 | 2 | 290 320 | 13 8 | — | 2 носов. Запас торпед—4 | |
| | 80 | | | | | |

С у д а о с о б о г о

Канонерские лодки — 4; речн. канон. лодки — 7
 Матки эсминцев: Jingei и Chogei (весьма оригинальн. тип вспомог. судов, см. или в башенновидных щитах, снабжены трехногой фок-мачтой), Komahashi и Karasaki крейсер Aso (бывш. Баян. Постр. 1900 г., водоизм. 7912 тонн, скор. хода—21 узл., водоизм. 2032 тонн, скор. хода—13 узл., артиллерия—2—8; принимает 150 мин); хода—12 узл., принимают по 40-50 мин.). Нефтеналивные суда — 16. Транспорты — 5. Fuji, Shikishima, устаревшие брон. крейсера Iwate, Adsuma, Yakumo, Asama. Ледокол—1. 38 узл., 2 торпеды 45 с.).

| Запас топлива. | Район действия | Мощность и система механизмов (н. р.) | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб. при надводн. ходе). | Эквипаж. | Примечания. |
|----------------|----------------|---------------------------------------|----------------|-----------------|---------------------------------------|----------|-------------|
| | | | | | | | |

н ы е л о д к и .

| | | | | | | | |
|----|-----------|---------------------------|------|-----|-----|----|--|
| 60 | 3000 | 2600 (Диз.) 1600 (эл.) | 65,5 | 3,7 | 4,0 | | |
| . | 3000 (10) | 1800 (Диз.) 850 (эл.) | 58 | 5,2 | 3,1 | | тип Schneider Laubeuf № 15 — построены во Франции. |
| 10 | 2000 | 2000 (Диз.) 800 (эл.) | | | | 26 | |
| 15 | 2000 | 600 (Диз.) 350 (эл.) | | | | 26 | Улучшенный тип Vickers — Kaigun. |
| 15 | 1000 (10) | 600 (Диз.) 300 (эл.) | 41,4 | 4 | 3,4 | 26 | |
| 15 | 1000 | 600 (Диз.) 180 (эл.) | 41,4 | 4 | 3,4 | 26 | |

н а з н а ч е н и я .

рис. 32 постр. 1923-24 г., водоизм. 8636 тонн, вооружены артиллерией в башнях (бывш. Екатеринослав). Матки подлодок — 2. Минные заградители: устаревш. брон. принимает 420 мин, артиллерия—2—20,3/45; 8—15,2/45); Katsuriki (постр. 1916 г., 12 минных заградителей типа Kurosaki (постр. 1913-1918 г., водоизм. 450 тонн, скор. Плавучие мастерские — 1. Учебные суда — устаревшие разоруженные линкоры Asahi, Гидрограф. суда — 2. Быстроходные моторные катера: 2, типа Торникрофта (скор. хода

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Брониро- в | | |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|------------------------|---------------|---------|---------------|
| | | | | | Пояс. | Палуба. | Боевая рубка. |

Линейные

| | | | | | | | | |
|-----------|-----------|------------------|------|---|--|-----|----|-----|
| Bretagne | (1913) | 23550 | 21,4 | 10—34/45; 18—14/55 4—7,6 противозв. | 4—45 с. подв. (запас тор- пед—24). | 270 | 70 | 300 |
| Lorraine | | | | | | 180 | 48 | |
| Provence | | | | | | | | |
| Courbet | (1911—12) | 23500 (26260) | 22 | 12—30,5/45 22—14/55; 4—7,6 противозв. | 4—45 с. подв. (запас тор- пед—12). | 270 | 70 | 300 |
| Jean Bart | | | | | | 180 | 48 | |
| Paris | | | | | | | | |

Устаревшие линкоры: Condorcet, Diderot, Voltaire (постр. 1909 г. водоизм. 18400 тонн, бронирование—пояс— $\frac{250}{150}$ м.м.) Patrie (постр. 1903 г., водоизм. 13950 т., скор. хода—18 узл. Учебное

| ванне. м.м. | Запас топлива. | Район действия при ходе в узл). | Мощность механиз- мов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|----------------|-------------------|--|---------------------------|----------------|-----------------|---------------------|-----------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | | | |

корабли. (Cuirassés d'escadre).

| | | | | | | | | | | |
|------|-----|---------------------------------|--------------------------------------|---------------|-----|----|---|---|------|--|
| 300 | 180 | 2700 (у) +300 (н) | 4700 (10) 2809(18 $\frac{3}{4}$) | 29200 (т.) | 166 | 27 | 9 | — | 1109 | Главная палуба на скосах 50 м.м. в остальной части—35 м.м.; верхн. палуба—35 м.м. Дальность главной артилле- рии—130 каб. Принимает 30 мин заграждения. |
| 3000 | 180 | 906 (у) 2452 (у) +450 (н) | 2700(18 $\frac{3}{4}$) | 29000 (т.) | 165 | 27 | 9 | — | 1108 | |

скор. хода 19,5 узл., артиллерия 4—30,5/45, 12—24/50, 12—7,5; торп. аппарат.—2 подводн.; брони-
судно. Главная артиллерия снята.)

Авио-матки. (Bâtiments porte-avions).

| Наименование | Год | Водоизмещение | Скорость | Артиллерия | Торпедные аппараты | Пояс | Палуба | Боевая рубка | Главная артил- лерия | Противоминная артиллерия | Запас топлива | Район действия | Мощность механиз- мов | Длина | Ширина | Углубление | Противоминная защита | Экипаж | Примечания. | | |
|--------------|--------|---------------|----------|-----------------------------|--------------------|------|----------|--------------|-------------------------|-----------------------------|---------------|----------------|--------------------------|-------|--------|------------|----------------------|--------|-------------------------------|-----------------------------------|--|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Площадь полет- ной палубы. | Число принимае- мых самолетов. | |
| Béarn | (1920) | 21800 | 21,5 | 6—15,5; 6—7,6 противозв. | 6—55 с. | — | 70 28 | — | 50 24 | — | 2100 (н) | 6000(10) | 40000 (т.) | 182 | 31 | 7,1 | — | 875 | 183 × 31 | 17 | Перестраивается из незаконченного линкора. Вступает в строй в 1925 г. |
| Вараише | (1918) | 700 | 20,6 | 1—14 противозв. | — | — | — | — | — | — | 200 (н.) | 1400(17) | 5000 (т.) | 75 | 8,7 | 2,8 | — | 105 | — | 6 | |

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нормальное (при полной нагрузке.) тонн. | Скорость хода (наиб.) узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование в м.м. | | |
|----------------------------|--|-------------------------------|-------------|---------------------|---------------------|--------------|------------------------|
| | | | | | П о л с. | П а л у б а. | Б о е в а я р у б к а. |

К р е й

| | | | | | | | |
|---|----------------|------|---------------------------------|------------------------------------|---|---|---------------------|
| Duquesne } Tourville } стр. | 10160 | 33 | 8—20,3; 8—7,5 противоаэр. | 6—55 с. надводн. (2—тройн.) | — | — | защита от осколков. |
| Duguay Trouin } Lamotte Piquet } Primauguet } (1923—24) | 8000 (9400) | 34,5 | 8—15,5/55; 4—7,5 противоаэр. | 12—55 с. надводн. (4—тройн.) | — | — | » » |

Л е г к и е

| | | | | | | | |
|--|----------------|------|-------------------------------|---|-----------|----------|-----------|
| Metz (1915) (бывш. герм. Königsberg) | 5300 | 27,3 | 7—15/45; 2—7,5 противоаэр. | 2—58,5 с. надводн. | 150 76 | 20 | 100 |
| Strassbourg (1914) (бывш. герм. Regensburg) | 4900 | 27,3 | 6—15/45; 2—7,5 противоаэр. | 4—50 с. надводн. | 100 62 | 50 | 100 |
| Thionville (1913) (бывш. австр. Novara) | 3500 | 27 | 9—10; 1—7,5 противоаэр. | 7—45 с. надв (2—двойн. 1—тройн. на корме). | 60 | 20 | — |
| Mulhouse (1911) (бывш. герм. Stralsund) | 4550 (5100) | 28,3 | 7—15/45; 2—7,5 противоаэр. | 2—50 с. надводн. | 100 60 | 50 20 | 100 80 |
| Colmar (1908) (бывш. герм. Kolberg) | 4350 | 26,3 | 6—15/45; 2—7,5 противоаэр. | 2—44 с. надводн. | 76 30 | 50 | 130 |

Устаревшие броненосцы

Edgar Quinet, Waldeck Rousseau (постр. 1907—08 г., водоизм. 14100 тонн, скор. хода 23 узл., артиллерия: 4—19,4/50, 12—16,4/45; постр. 1906 г., водоизм. 13640 т., скор. хода 23 узл., артиллерия: 4—19,4/50, 12—16,4/45; постр. 1903—05 г., водоизм. 12600 т., скор. хода—23 узл., артиллерия: 4—19,4/50, 12(14)—16,4/45; принимают по 3 гидроаэрплана). Ernest Renan (постр. 1899—02 г., водоизм. 9500—10000 т., скор. хода 21,4 узл., артиллерия:

| Главная артилл. | Противоминная артиллерия. | Запас топлива норм. наиб. тонн. | Район действия (при ходе в . . . узл.) миль. | Мощность механизмов. с. н. р. | Длина (наиб.) м. | Ширина (наиб.) м. | Углубление (наиб.) м. | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|-----------------|---------------------------|------------------------------------|---|----------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|-----------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | | | | |

с е р а (Croiseurs).

| | | | | | | | | | | |
|---|---------------------|-----------------|---|-------------|-------------------|------|-----|---|-----|--|
| — | башен-повидн. щиты. | — | 4500(15) | 130000 (т.) | 185 (между перп.) | 19,2 | 6,1 | — | 600 | Заложены в 1924 г. Снабжаются катаультами и будут принимать 4 развед. самолета. Бронирования почти нет: щиты на орудиях и защита от осколков боев. рубки. Проектировано еще 4 таких крейсера; Surcouf, Troude, Bouvet и Cassard. |
| — | » » | 500 1000 (н) | 880(34) 1290(30) 3000(20) 4500(15) | 100000 (т.) | 184,1 | 17,2 | 5,3 | — | 577 | |

к р е й с е р а.

| | | | | | | | | | | |
|---|----|------------------------------|------------------------|------------|-------|------|-----|---|-----|----------------------------------|
| — | 40 | 1276 (у) +500 (н) | 1162(27,3) 4875(10) | 29000 (т.) | 151 | 14,2 | 5,3 | — | 350 | Принимает 200 мин заграждения. |
| — | — | 470(у) 1100(у) +380(н) | 918(25,5) 4466(11) | 36000 (т.) | 143 | 13,7 | 5,2 | — | 373 | |
| — | — | 450(у) 800(у) | 860(27) 1600(24) | 25000 (т.) | 130,6 | 12,8 | 4,6 | — | 318 | Учебное судно торпедного класса. |
| — | — | 750(у) 1181(у) +130(н) | 5850(12) | 27100 | 136 | 13,3 | 5,1 | — | 370 | Принимает 120 мин заграждения. |
| — | — | 400(у) 900(у) | 6000 | 30400 | 130 | 14 | 5,1 | — | 379 | |

носные крейсера.

узел., артиллерия: 14—19,4/50, 2—7,5 противоаэр, принимают два гидроаэрплана). Ernest Renan (сходны между собою, принимают два гидроаэрплана). Jules Michelet, Jules Ferry, Victor Hugo (сходны между собою, принимают по 3 гидроаэрплана). Marseillaise, Condé, Gueydon, Montcalm, (сходны 2—19,4/40, 8—16,4/45).

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизмещение нормальное (при полной нагрузке). тонн. | Скорость хода. узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Запас топлива. тонн. | Район действия. миль. | Мощность механизмов. с.н.р. | Длина (наиб.) м. | Ширина (наиб.) м. | Углубление (наиб.) м. | Экипаж. | Примечания. |
|-------------------|--------------------------|--|------------------------|-------------|---------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|---------|-------------|
|-------------------|--------------------------|--|------------------------|-------------|---------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|---------|-------------|

Л и д е р ы. (Conducteurs d'escadrilles).

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------------|------|------------------------------|-------------------------|--------------------|--------------------------------------|------------|---------------------------|----|-----|-----|--|
| Jaguar (1924) | 6 | 2362 (2743) | 35,5 | 5—13 2—7,5 противоаэр. | 6—55,5 с. (2—тройн.) | 250 540 (н.) | 900 (35,5) 2500 (18) 3500 (15) | 50000 (т.) | 119,6 (между перпенд.) | 11 | 4,4 | 216 | Вступают в строй в 1925 г. Предполагается заложить еще 15 лидеров типа Jaguar, но с артиллерией из 14 с. орудий. 14 с. орудия—с большими углами возвышения и ими можно пользоваться, как противоаэропл. Мало устойчивы. Действ. скорость—30 узл. Однотипный итальянск. лидер Premuda. |
| Amiral Sénès (1917) (бывш. герм. S 113). | 1 | 2380 | 36,9 | 4—15/45 | 4—58,5 с. (2—двойн.) | 210 750 (н.) | 2500 (20) | 56000 (т.) | 109,8 | 11 | 4,8 | 180 | |

Эскадренные миноносцы. (Torpilleurs d'escadre).

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------|----------------|------|---------------------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|------------|-------|-----|-----|-----|---|
| Bourrasque (1924) (стр.) | 12 } 6 } | 1430 (1476) | 33 | 4—13 1—7,5 противоаэр. | 6—55 с. (2 тройн.) | 165 350 (н.) | 3000 (15) | 33000 (т.) | 105,6 | 9,6 | 3,8 | 140 | В течение 1925—28 г. предполагается заложить еще 18 эсм. этого типа, но с 14 сант. артиллерией. |
| Delage (1917) (бывш. герм. H 147—146) | 2 | 1130 | 33,6 | 3—10,5/45 противоаэр. | 6—50 с. | 166 332 (н.) | 1760 (20) | 23788 (т.) | 85,3 | 8,4 | 3,5 | . | |
| Deligny (1917) (бывш. герм. S 133-139) | 4 | 1030 | 30,4 | „ | „ | 162 305 (н.) | 2450 (20) | 24500 (т.) | 83,0 | 8,3 | 4,0 | 106 | |
| Buino (1817) (бывш. герм. V 130) | 1 | 1170 | 34,7 | „ | „ | 167 330 (н.) | 2050 (20) | 25500 (т.) | 82,0 | 8,3 | 4,0 | . | |
| Pierre Durand (1915) (бывш. герм. V 79) | 1 | 1190 | 30,0 | „ | „ | 160 317 (н.) | 2360 (15) 656 (22) | 23600 (т.) | „ | „ | „ | . | Принимают 24 мин. |
| Matelot Leblanc (1917) (бывш. австр. Dukla). | 1 | 850 | 33 | 2—10 4—7,5 2—7,5 противоаэр. | 4—45 с. | 95 (у.) | . | 17000 (т.) | 83,5 | 7,8 | 2,5 | 99 | |

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизмещение нормальное (при полн. нагрузке). тонн. | Скорость хода. узлов. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Запас топлива. тонн. |
|-------------------|--------------------------|---|--------------------------|-------------|---------------------|-------------------------|
|-------------------|--------------------------|---|--------------------------|-------------|---------------------|-------------------------|

Эскадренные

| | | | | | | |
|-------------------------|-----------------|---------------|---------|---|------------------------|--------------------|
| Touareg (1917) | 12 | 690 | 29 | 1—12 4—7,5 (из кот. 1—противоаэр.). | 4—45 с. (2—двойн.). | 100 у. + 120 н. |
| Téméraire (1911) | 4 | 950 (1180) | 32 | 4—10 | 4—45 с. (2—двойн.). | 292 у. + 82 н. |
| Enseigne Gabolde (1921) | 1 | 905 | 33 | 3—10 1—7,5 проти- воаэр. | 4—55 с. (2—двойн.). | 200 (н.) |
| Bory (1910—12) | 12 | 780 (894) | 31—35,3 | 2—10 4—6,5 | 4—45 с. (2—двойн.). | 150 (н.) |
| Casque (1911) | 3 | 820 | 31 | > > | > > | 140 (н.) |
| Spahi (1908—12) | 6 | 527 | 30 | 6—6,5 | 3—45 с. | 100 (у.) |
| Claymore (1903—11) | 6 | 415 | 28—30 | 1—6,5 | 2—45 с. | 80 (у.) |
| Итого . . | 57 (27 стр.) | | | | | |

Миноносцы.

3 миноносца типа Mistral (постр. 1900—01 г.; водоизм. 186 тонн, скор. хода—водоизм. 101 т., скор. хода 26 узл., 3—38 с. торп. аппарат.).

| Рабочий диаметр. | Мощность механизмов. | Длина (наиб.). | Шарина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Экипаж. | Примечания. |
|------------------|----------------------|----------------|-----------------|---------------------|---------|-------------|
| милл. | с. н. р. | м. | м. | м. | | |

Миноносцы.

| | | | | | | |
|---------------------|-----------|------|-----|-----|-----|--|
| 3000(15) 950(29) | 10000 | 83 | 8,3 | 3,0 | 67 | Типа японск. эсм. Кава, построены в Японии. В среднем, срок постройки — 5 мес. 12 с. орудие заменяется 10 с. нов. обр. |
| 3000(15) | 18000(т.) | 88,3 | 8,6 | 3,1 | 102 | |
| . | 20000(т.) | 82,0 | 7,4 | 3,0 | . | Начат постройкою в 1913 г.; постр. возобновлена после мировой войны. |
| 1500(15) | 18000(т.) | 78,3 | 7,8 | 3,2 | 84 | |
| 1500(15) 400(31) | 14400(т.) | 72,2 | 7,6 | 2,9 | 84 | „ „ „ |
| 1000(15) | 8600 | 65,8 | 7,0 | 3,0 | 79 | |
| 950(15) | 6400 | 58 | 6,5 | 2,4 | 71 | |

Миноносцы.

28,2 узл., 3—38 с. торп. аппарат.) и 13 номерных—№№ 310—369 (постр. 1906 г.

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизме- | | Ско- рость хода | Артиллерия. | Торпедные аппа- раты. |
|-------------------|--------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|-------------|--------------------------|
| | | шение. | | | | |
| | | надводное. тонн. | подводное. тонн. | | | |

| Запас топлива. тонн. | Район действия | Система и мощ- ность механиз- мов. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Экипаж. | Примечания. | | |
|-------------------------|-------------------|--|----------------------|-----------------------|---------------------------|---------|-------------|----------------------|--|
| | | | | | | | | надводн. подводн. | для надводного хода для подводного хода |
| | | | | | | | | МИЛЬ. | Н Р. |

П о д в о д н ы е л о д к и (Sousmarins).

Подлодки 1 класса.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|---|--------------|-------------|----------------------|--|---------------------------------|---|----------------------------|-----|-----|-----|----|---|---|---|---|---|
| Vengeur Redoutalle | (стр.) | 2 | 2400 3000 | 18 11 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | В течение 1925—28 г. предпо- ложено заложить еще 4. |
| Requin | (1924) | 9 | 1130 1410 | 16 10 | 2—10 | 10—55 с. (запас тор- пед.—16). | 7000 (9) 105 (5) | 2900 (Диз.) 1600 (эл.) | 78,2 | 6,5 | 4,6 | 48 | . | . | . | . | . | В течение 1925—28 г. предпо- ложено заложить еще 19. |
| Pierre Marast (бывш. герм. U 162 и U 166). | (1918) | 2 | 821 1250 | 16,2 8,2 | 2—10 | 6—50 с. (4 нос., 2 корм.). | 47 109 | 6500 (8) 1600 (эл.) | 71,2 | 6,3 | 4,0 | 45 | . | . | . | . | . | Двойной корпус. |
| Halbronn (бывш. герм. U 139). | (1918) | 1 | 1930 3050 | 15,8 7,7 | 2—15 | 4—50 с. (запас торпед—19). | 104 295 | 12630 (8) 53 (4) | 3300. (Диз.) 1780 (эл.) | 92 | 9,0 | 5,3 | 83 | . | . | . | . | Подв. крейсер. Остойчивость недостаточна, поэтому снабже- на на верхн. палубе дополнит. объемами дерева. Имеет доба- вочный дизель в 550 Н. Р. для крейс. хода и зарядки ба- тарей. Снабжен системами Фрама. Двойной корпус. |
| Léon Mignot (бывш. герм. U 105 и U 108). | (1917) | 2 | 798 1270 | 16,4 8,5 | 1—10 | 6—50 с. (4 носов. 2 корм., запас тор- пед—13). | 9280 (8) 50 (6) | 2400 (Диз.) 1160 (эл.) | 71,5 | 6,3 | 3,8 | 40 | . | . | . | . | . | Двойной корпус. |
| Joessel | (1917) | 2 | 959 1270 | 16,5 11 | 2—7,5 противоаэр. | 8—45 с. (запас торпед—10). | 4200 (16) 115 (5) | 2900. (Диз.) 1650 (эл.) | 74 | 6,0 | 4,0 | 40 | . | . | . | . | . | . |
| Lagrange | (1917—19) | 4 | 840 1317 | 16,5 11 | 2—7,5 | 8—45 с. (из них 2 нос., остальные надводные под надстройкой. Запас торпед—10). | 4200 (10) 115 (5) | 2600 (Диз.) 1650 (эл.) | 75,2 | 6,4 | 4,0 | 40 | . | . | . | . | . | . |
| Dupuy de Lome | (1915—16) | 2 | 854 1291 | 16 11 | 2—7,5 | " " | 1450 (14) 115 (5) | 2900 (Диз.) 1000 (эл.) | 75,0 | 6,4 | 4,0 | 40 | . | . | . | . | . | . |
| Néréïde | (1913—14) | 2 | 849 1098 | 16,8 10 | 1—7,5 | " " | 3500 (12) 110 (5) | 2400 (Диз.) 1540 (эл.) | 73,0 | 6,0 | 3,9 | 40 | . | . | . | . | . | . |
| Gustave Zédé | | | | 10,5 | | | " " | 2300 (10) | | | | | | | | | | |
| Daphné | (1915) | 1 | 720 950 | 15,3 11 | 1—7,5 | " " | 110 (5) 2800 (14) 100 (5) | 1540 (эл.) 1600 (Диз.) 1400 (эл.) | 68,0 | 5,5 | 3,4 | 35 | . | . | . | . | . | Gustave Zédé первонач. имел для надводного хода паровые турбины. |

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизме- | | Ско- рость хода | Артиллерия. | Торпедные аппа- раты. |
|-------------------|--------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|-------------|--------------------------|
| | | щение | | | | |
| | | надводное. тонн. | подводное. тонн. | | | |

| Запас топлива. тонн. | Район действия миль. | Система и мощ- ность механиз- мов. н. р. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Экппаж. | Примечания. | | |
|-------------------------|----------------------------|---|----------------------|-----------------------|---------------------------|---------|-------------|--|-------------------|
| | | | | | | | | для надводного хода для подводного хода | |
| | | | | | | | | надводн. тонн. | подводн. тонн. |

П о д в о д н ы е л о д к и.

Подлодки 2 класса.

| | | | | | | | | | | | | |
|--|----|----------------|------------|---------------------|--|----------------------|-----------------------------|------|-----|-----|----|---|
| Ariane (1924) | 12 | 600 765 | 14 9,5 | 1—7,5 противозр. | 7—55 с. | 2000 (10) 90 (5) | 1300 (Диз.). 1000 (эл.). | 65,8 | 5,2 | 3,4 | 39 | } В течение 1925—28 г. предпо- ложено постр. еще 6. |
| O'Byrne (1920) | 3 | 342 513 | 14 8,5 | — | 4—45 с. (2 нос. и—2 Джев.) | 1070 (12) 63 (5) | 1000 (Диз.). 460 (эл.). | 52,5 | 4,7 | 2,5 | 24 | |
| Carissan (бывш. герм. UB 94—115) (1918) | 3 | 516—523 651 | 14 8 | 1—10 | 5—50 с. (4 нос. и 1 корм.) | 7000 (8) 45 (4,5) | 1100 (Диз.). 760 (эл.). | 55,7 | 5,8 | 3,7 | 34 | } Двойной корпус. Погружение в 40 сек. на глубину 9 м. (29,5 ф.). Углубл. под перископом 12,8 м. (42 ф.). |
| Armide (1915) | 3 | 460 665 | 15 11 | — | 4—45 с. (2 носов. 2—Джев.) | 2600 (11) 150 (5) | 2200 (Диз.). 850 (эл.). | 56,8 | 5,2 | 3,0 | 27 | |
| Bellone (1915) | 3 | 530 790 | 15,8 9 | 1—7,5 | 8—45 с. (2 носов. 6—Джев., под над- стройкой). | 1300 (12) 115 (5) | 1500 (Диз.). 800 (эл.). | 60,6 | 5,4 | 3,6 | 29 | } |
| Aréthuse (1914—15) | 5 | 415 560 | 14 8,5 | 1—7,5 противозр. | 8—45 с. (2 носов., 6—Джев.). | 1500 (10) 80 (5) | 1200 (Диз.). 700 (эл.). | 54,0 | 5,1 | 3,3 | 27 | |
| Clorinde (1913) | 2 | 410 570 | 13 9 | 1—6,5 | 7—45 с. (1 нос., 6—Джев.). | 1450 (10) 80 (5) | 840 (Диз.). 600 (эл.). | 51,1 | 5,0 | 3,1 | 26 | } |
| Brumaire (1911—13) | 4 | 400 550 | 13 9 | 1—6,5 | 7—45 с. (1 нос., 6—Джев.). | 7000 (5) 70 (5) | 284 (Диз.). 290 (эл.). | 36,1 | 4,4 | 3,7 | 21 | |
| Roland Morillot (бывш. герм. UB 26). (1916) | 1 | 265 324 | 8,5 5,6 | — | 2—45 с. (носов., запас торпед—4). | | | | | | | |

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизмещение. | | Скорость хода. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
|-------------------|--------------------------|----------------|----------|----------------|-------------|---------------------|
| | | надводн. | подводн. | | | |
| | | тонн. | тонн. | узл. | | |

Подводные

| Подводные минные заградители. | | | | | | |
|--|--------------------------|------------------------|------------------------|----------------|-------------|--|
| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизмещение надводн. | Водоизмещение подводн. | Скорость хода. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
| | | тонн. | тонн. | узл. | | |
| Maurice Callot (1921) | 1 | 932 1298 | 16,5 10,5 | 1—7,5 | 1—7,5 | 6—45 с. (4—нос., 2—в корм. надстройке; запас торпед—8). |
| Pierre Chailley (1921) | 1 | 827 11 2 | 16 9 | 1—10 | 1—10 | 3—45 с. (2—нос., 1—кормов.). |
| René Audry (1918) (бывш. герм. U 119) | 1 | 1300 1550 | 13,4 8,7 | 1—15 | 1—15 | 4—50 с. (нос.; запас торпед—24). |
| Victor Reveille (1916) (бывш. герм. U 79) | 1 | 755 980 | 10,6 8 | 1—10 | 1—10 | 2—55 с. (1—нос. лев. борта, 1—корм. прав. борта) (запас торпед—2). |
| Amarante | 2 | 415 560 | 14 8 | — | — | 4—? |

Подлод. 1 класса: 16 + 11 (стр.). Подлод. 2 класса: 24 + 12 (стр.) Подв. загр. 6.

Суда особого

Посыльные суда (авизо, шлюпы): построены во время мировой войны для борьбы с подводными лодками. Всего 29 судов различных типов (водоизм. 350—500 тонн, скор. хода 17—21 узл., артиллерия: 4—10 или 2—14, и 2—7,5 противозаградит. Последних 29 канлодок различных типов, постр. во время миров. войны (водоизм. 350—500 тонн, скор. хода 17—21 узл., артиллерия: 4—10 или 2—14, и 2—7,5 противозаградит.). Истребители подводных лодок: 15 типа С 102—С 116 (постр. 1906, водоизм. 133 тонны, скор. хода—16,5 узл., артиллерия—2—7,5, машины тройн. расшир.); 40 типа С 17—С 98 (постр. 1917—18 г. в Америке, водоизм. 77 тонн, скор. хода—17 узл., артиллерия—1—7,5, полево. орудие на морской установке; противолодочные бомбы; механизмы—двигатели внутр. горения). Быстроходные моторные катера—4 (скор. хода 20—40 узл.). Холодильники—3. Посыльные суда—12. Нефтеналивные транспорты—9. Буксиры—8.

| Запас топлива. | Район действия. | Система и мощность механизмов. | Длина (наиб.) | Ширина (наиб.) | Углубление (наиб.) | Экипаж. | Примечания. |
|----------------|-----------------|--|---------------|----------------|--------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | |
| | | для надводного хода для подводного хода | | | | | |

лодки.

| | | | | | | | |
|-------|---------------------|---------------------------|------|-----|-----|----|---|
| 44,9 | 2600(11) 118(5) | 2900 (Диз.) 1640 (эл.) | 75,5 | 6,7 | 3,8 | 44 | Предполагается заложить 7 подв. заград. |
| | 2800(13,7) 80(9) | 1800 (Диз.) 1200 (эл.) | 69,9 | 8 | 4,0 | 45 | Двойной корпус. Принимает 27 мин заград. весом по 200 килогр. Мины хранятся и ставятся из водонепрон. кессона, располож. за рубкой. |
| 77—87 | 11500(8) 55(4) | 2400 (Диз.) 1200 (эл.) | 81,5 | 7,3 | 4,2 | 50 | Принимает 24 мины загр. |
| | 8000(7) 75(3) | 1110 (Диз.) 900 (эл.) | 56,8 | 5,9 | 4,9 | 42 | Запас мин загр.—38. 2 гориз. шахты для постановки мин и лац-порты за кормой. Из запаса торпед 12 хранятся в прочных цилиндрах на палубе. Был спроектирован для загр. побережья Америки. |
| | 1950(10) 80 5) | 1200 (Диз.) 700 (эл.) | 54,0 | 5,1 | 3,3 | 27 | Гориз. трубы для пост. мин. Запас мин—36. |

Всего 46 (+ 23 стр.) подлодок.

назначения.

бы с подводками. Всего 49 судов различных типов (водоизм. 650—700 тонн, скор. хода—17 узл., артиллерия 2—10 (или 1—13). Речные канонерские лодки—9. скор. хода—16,5 узл., артиллерия—2—7,5, машины тройн. расшир.); 40 типа С 17—С 98 (постр. 1917—18 г. в Америке, водоизм. 77 тонн, скор. хода—17 узл., артиллерия—1—7,5, полево. орудие на морской установке; противолодочные бомбы; механизмы—двигатели внутр. горения). Плавающая мастерская—1 (Vulcaïn—бывш. русск. Кронштадт). Транспорты—14. Плавающие Яхты—3. Гидрограф. суда—10.

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). тонн. | Скорость хода (наиб.) узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование. в м. м. | | | | |
|-------------------------------|--|----------------------------------|-------------|---------------------|--------------------------|---------|---------------|------------------------|------------------------------|
| | | | | | Пояс. | Палуба. | Боевая рубка. | Главная артиллерия. | Противоминная артиллерия. |

Л и н е й н ы е

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--------|------------------|------|---|---------------------|------------|----|------------|-----|-----|
| Caio Duilio } Andrea Doria } | (1913) | 28000 (23620) | 22 | 13—30,5/45 16—15,2/45 13—7,6 6—7,6 противоаэр. | 3—45 с. подводн. | 275 150 | 70 | 280 | 250 | 150 |
| Conte di Cavour } Giulio Cesare } | (1911) | 24500 | 22 | 13—30,5/46 18—12/50 13—7,6/50 6—7,6 противоаэр. | 3—45 с. подводн. | 240 120 | 40 | 280 170 | 240 | 125 |
| Dante Alighieri. | (1910) | 21000 | 22,8 | 12—30,5/46 20—12/50 12—7,6/50 6—7,6 противоаэр. | 3—45 с. подводн. | 250 100 | 50 | 280 200 | 250 | 100 |

Устаревшие линкоры: Napoli, Roma (постр. 1905—07 г., водоизм. 12800 тонн, скор. 2—45 с. подв. торп. ашпар.).

А в и о -

| | | | | | | | | | | |
|--------------------|--------|------|------|-------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| Giuseppe Miraglia. | (1923) | 4500 | 21,5 | 6—12 11—7,6 противоаэр. | | | | | | |
|--------------------|--------|------|------|-------------------------------|--|--|--|--|--|--|

К р е й

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------|------------------|-------------|--------------------------------------|---------------------|--|--|--|--|--|
| Trento } Trieste } | (стр.) | 10160 (10980) | свыше 34 | 8—20,3/50 12—10/46 противоаэр. | 8—53 с. надводн. | | | | | |
|-----------------------|--------|------------------|-------------|--------------------------------------|---------------------|--|--|--|--|--|

| Запас топлива | Район действия (при ходе в... узл.) | Мощность механизмов. с.и.р. | Длина (наиб.) м. | Ширина (наиб.) м. | Углубление (наиб.) м. | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|-------------------------|--|--------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|-----------------------|---------|-------------|
| норм. наиб. тонн. | млль. | | | | | | | |

к о р а б л и (Corazzate).

| | | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|---------------|-------|------|-----|---|------|--|
| 580 (у.) 1450 (у.) + 850 (н.) | 4000 (10) 2600 (19) | 35000 (т.) | 175,9 | 28,8 | 9,3 | — | 1074 | Сильно перегружены и с трудом достигают проект. скорости хода. |
| 1000 1400 (у.) + 900 (н.) | 4540 (10) 2900 (19) | 32500 (т.) | 175,5 | 28,0 | 9,3 | — | 1074 | |
| 650 (у.) 1320 (у.) + 700 (н.) | 4520 (10) 3000 (19) | 32000 (т.) | 167,7 | 26,0 | 9,1 | — | 991 | |

хода 22 узла, артиллерия — 2—30,5/40, 12—20,3/45, 16—7,6/40, 4—7,6 противоаэр.,

м а т к и .

| | | | | | | | | |
|--|--|---------------|-------|------|-----|--|--|--|
| | | 12000 (т.) | 130,1 | 14,9 | 5,2 | | | Перестроена из парохода Citta di Messina. Подроб- ные данные неизвестны. 20 гидроаэр. |
|--|--|---------------|-------|------|-----|--|--|--|

с е р а (Incrociatore protetti).

| | | | | | | | | |
|------|--|--|-------|------|-----------------|--|--|--|
| (н.) | | | 195,7 | 20,5 | 5,8 (средн.) | | | Заложены в 1924 г.; в 1925 г. предполагено заложить еще два крей- сера. Принимают 2 раз- ведыват. гидроаэроплана, снабженных бомбами. |
|------|--|--|-------|------|-----------------|--|--|--|

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование. (в м.м.) | | | | |
|-------------------------------|---|------------------------|-------------|------------------------|---------------------------|---------|---------------|--------------------------|------------------------------|
| | | | | | Пояс. | Палуба. | Боевая рубка. | Главная артилле- рия. | Противоминная артиллерия. |

Л е г к и е

| | | | | | | | | | |
|--|------|------|---|--------------------------------|-----------|----------|-----|---|---|
| ✓ Bari (1914) (бывш. герм. Pillau) | 4400 | 27,5 | 8—15/50 3—7,6 проти- воаэр. | 2—50 с. надв. | 76 | 25 | 100 | — | — |
| ✓ Ancona (1913) (быв. герм. Graudenz). | 4900 | 27,5 | 7—15/50 2—7,6 проти- воаэр. | 2—50 с. надв. 2—50 с. подв. | 100 60 | 50 | 100 | — | — |
| ✓ Brindisi } ✓ Venezia } (1912) (бывш. австр. Helgo- land и Saïda). | 3500 | 27 | 9—10/50 1—7,6 проти- воаэр. | 6—45 с. (3—двойн. надв.) | 60 | 20 | 60 | — | — |
| ✓ Taranto (1911) (бывш. герм. Strass- burg). | 5100 | 27 | 7—15/42 2—7,6 проти- воаэр. | 2—50 с. надв. 2—50 с. подв. | 88 57 | 50 | 100 | — | — |
| Campania (1914) | 2480 | 16,5 | 6—15/40 2—7,6/50 2—7,6 проти- воаэр. | 2—45 с. надв. | — | 25 | 50 | — | — |
| Marsala } Nino Bixio } (1911—12). | 3790 | 28 | 6—12/50 6—7,6 | 2—45 с. надв. | — | 40 20 | 100 | — | — |
| Quarto (1911) | 3280 | 28,6 | 6—12/50 6—7,6 | 2—45 с. надв. | — | 40 20 | — | — | — |
| Libia (1912) (быв. турец. Drama). | 4500 | 22 | 3—15/45 8—12/50 2—7,6 проти- воаэр. | 2—45 с. надв. | — | 100 | 150 | — | — |

| Запас топлива норм. наиб. | Район действия (при ходе в . . . узл.) | Мощность механиз- мов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Противоминная защита. | Экипаж. | Примечания. |
|---------------------------------|---|---------------------------|----------------|-----------------|---------------------|-----------------------|---------|-------------|
| тонн. | миль. | с. н. р. | м. | м. | м. | | | |

к р е й с е р а.

| | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------|------------|-------|------|-----|---|-----|---|
| 750 (у.) 1250 (у.) + 250 (н.) | 4500(10) | 27400 (т.) | 123 | 14 | 4,9 | — | 372 | Бывший русский крейс. Му- равьев - Амурский; принимает 120 мин заграждения. |
| 470 (у.) 1300 (у.) + 220 (н.) | . | 26000 (т.) | 139 | 13,7 | 5,2 | — | 364 | Принимает 120 мин загражде- ния. |
| 450 (у.) 750 (у.) | 860 (27) 1000 (24) | 25600 (т.) | 125 | 12,8 | 4,6 | — | 318 | |
| 880 (у.) 1330 (у.) + 130 (н.) | 5850 (12) | 26000 (т.) | 136 | 13,3 | 5,1 | — | 373 | Принимает 120 мин загражде- ния. |
| 200 500 | 4300 (10) 2000 (15) | 5000 | 82 | 12,7 | 5,4 | — | 240 | Построен для службы в коло- ниях. Официально обозначен как канлодка. |
| 180 (у.)+ 750 (н.) | 2500 (14) | 22500 (т.) | 140 | 12,9 | 4,0 | — | 298 | Принимает по 200 мин загр. |
| 50 (у.) + 400(н.) | 2600 (15) 1220(25,7) | 25000 (т.) | 131,7 | 12,9 | 4,0 | — | 253 | » . . . » . . . » |
| 275 (у.) 640 | 4500 (10) | 12500 | 104 | 14,5 | 4,9 | — | 317 | |

| Тип и год спуска на воду. | Число судов одного типа. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
|------------------------------|--------------------------|---|----------------|-------------|------------------------|
| | | | | | |

| Запас топлива. | Район действия. | Мощность механизмов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Э к и п а ж. | Примечания. |
|----------------|--------------------|-------------------------|----------------|-----------------|---------------------|--------------|-------------|
| | | | | | | | |

Л и д е р ы (Exploratori leggeri).

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------------|------|--|---------------------------------|----------------|---------------------|-----------|------|------|-----|-----|--------------------|
| Leone, Pantera, Tigre } (1923) | 3 | 2200 | 34 | 8—12/45, 2—7,6/40 противоаэр. | 6—45 с. (2—тройных). | 200 400(н.) | . | 42000(т.) | 113 | 13 | 3,5 | . | Принимают 100 мин. |
| Premuda (бывш. герм. V 116). } (1917) | 1 | 2400 | 36,9 | 4—15/42 противоаэр. 2—7,6 противоаэр. | 4—58,5 с. надв. (2—двойных). | 210 720(н.) | 3200(20) | 56000(т.) | 108 | 10,4 | 4,5 | 154 | Принимает 40 мин. |
| Cesare Rossarol (б. герм. B 97). } (1914) | 1 | 1354 | 38 | 4—12, 2—7,6 противоаэр. | 6—50 с. | 150 526(н.) | 2620(20) | 40800(т.) | 98 | 9,4 | 2,9 | 114 | Принимает 24 мин. |
| Falco, Aquila (1916) | 2 | 1556 (1723) | 36,5 | 5—12/40, 4—7,6/40 | 4—45 с. (2—двойных). | 120 260(н.) | 1700(15) 380(36) | 39800(т.) | 95,1 | 9,5 | 3,3 | 139 | Принимает 50 мин. |
| Carlo Mirabello Augusto Riboty } (1915) | 2 | 1521 (1785) | 33,8 | 1—15/40, 7—10 | 4—45 с. (2—двойных). | 212(н.) | 2840(15) 500(33) | 39000(т.) | 104 | 9,9 | 3,2 | . | Принимает 100 мин. |

Э с к а д р е н н ы е м и н о н о с ц ы (Cacciatorpedinieri).

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|----|------|------|-------------------------------------|-------------------------|-----------------|---------------------|-----------|------|-----|-----|-----|--|
| Cesare Battisti (стр.) | 12 | 1355 | 36 | 4—12 | 6—53 | . | . | . | 93 | 9,2 | 3,3 | . | Улучш. тип Crispi, заложены в 1924—25 г. |
| Francesco Crispi (1924) | 4 | 1150 | 35 | 3—12/45 | 6—45 (2—тройных). | 100 220(н.) | 2750(15) | 28000(т.) | 82,5 | 8,2 | 2,9 | 106 | Заложены в 1922 г.; еще не вступили в строй. |
| Alessandro Poerio (1914) | 2 | 930 | 33,4 | 5—10 | 4—45 с. (2—двойных). | . | 2930(15) 745(33) | 20000(т.) | 85 | 8 | 2,6 | . | |
| Ardimentoso (б. герм. S 63) } (1915) | 1 | 905 | 35,7 | 3—10, 2—7,6 про- тивоаэр. | 4—50 с. (2—двойных). | 162 305(н.) | 1960(20) 635(29) | 25000(т.) | 83,1 | 8,3 | 2,5 | 85 | |
| Cortellazzo (б. австр. типа Lika). } (1914—17) | 5 | 850 | 32,5 | 2—10/50, 4—7/45, 2—7 противоаэр. | 4—45 с. (2—двойных). | 95 (у. и н.) | . | 20600(т.) | 83,5 | 7,8 | 2,5 | . | |

| Тип и год спуска на воду. | Число судов одного типа. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
|------------------------------|--------------------------|---|----------------|-------------|------------------------|
| | тонн. | тонн. | узл. | | |

Э с к а д р е н н ы е

| | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|-----------------|--------------|-----------|---------------------------------------|---------------------------------|
| General Anto- nio Chinotti | (1921—22) | 6 | 813 | 33 | 4—10/45, 2—7,6 противоаэр. | 4—45 с. (2—двойных). |
| Palestro | (1920—23) | 8 | 904 (940) | 32 | 4—10/45, 2—7,6/30 противоаэр. | 4 (или 6)—45 с. (2—двойных). |
| Cosenz } Sirtori } | (1917) | 11 | 900 | 34 | 6 (или 4)—10/45, 2—7,6 противоаэр. | 4—45 с. (2—двойных). |
| Rudace | (1915) | 1 | 922 | 34,5 | 7—10 | 4—45 с. (2—двойных). |
| Abba | (1914—15) | 8 | 770 | 30,8—32,9 | 5—10 | 4—45 с. (4—ордин.). |
| Indomito | (1912—13) | 4 | 672 | 35 | 1—12, 4—7,6 | 2—45 с. |
| Ardente | (1912) | 2 | 680 | 33,4 | 5—10 | 4—45 с. |
| Итого . . . | | 61 (12 стр.) | | | | |

М и н о

5—типа *Bafile* (постр. 1919—20 г., водоизм. 230 т., скор. хода 23 узла, артил. 400—480 т., скор. хода 30 узл., артиллерия—2—7,6, 3—45 с. торп. аппарат.); 10—типа *58 O.L.*, *52 A.S.*, *46 O.S.*, *64 P.N.* (постр. 1915—17 г., водоизм. 160 т., скор. хода 25 A.S. (постр. 1911—14 г., водоизм. 125 т., скор. хода 27,5—31 узл., 2—45 с. торп.

| Запас топлива. | Район действия. | Мощность механизмов. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Э к и п а ж. | Примечания. |
|----------------|--------------------|-------------------------|----------------|-----------------|---------------------|--------------|-------------|
| тонн. | миль. | с.н.р. | м. | м. | м. | чел. | |

М и н о н о с ц ы.

| | | | | | | | |
|---------|-----------------------|---------------------|------|-----|-----|-----|---|
| 150(н.) | 2200(14) 600(33) | 17000(т.) | 72,5 | 7,2 | 4,5 | 100 | |
| 170(н.) | 1800 | 22000(т.) | 82 | 7,6 | 2,7 | 105 | |
| 150(н.) | 1700(15) 470(39) | 17000(т.) | 72,5 | 7,3 | 2,8 | 100 | Принимают по 10 мин. |
| 245(н.) | 2180(15) 560(34) | 22000(т.) | 83,8 | 8,3 | 2,8 | 119 | Постр. в Англии (бывш. японск. эсм. <i>Kawakaze</i>). |
| 150(н.) | 1700(15) 440(30) | 14000— 17000(т.) | 72 | 7,3 | 2,8 | 71 | |
| 110(н.) | 1520(15) 860(35) | 173000(т.) | 72 | 7,3 | 2,8 | 71 | |
| 130(н.) | 1450(13,5) 360(33) | 15150(т.) | 75 | 7,5 | 2,8 | 71 | |

н о с ц ы.

лерия 2—10/45, 2—45 с. торп. аппарат.); 6—типа *Alpino* (постр. 1910—13 г., водоизм. *Algone* (постр. 1905—08 г., водоизм. 217 т., скор. хода 26 узл.); 32—типов *74 O.L.T.*, *28—29 узл.*, артиллерия—1—7,6, 2—45 с. торп. аппарат.); 33—типов *33 P.N.*, *18 O.S.*, аппарат.).

| Тип и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизме- щение. | | Скорость хода. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Запас топлива. тонн. |
|-------------------|-----------------------------|---------------------|----------|-------------------|-------------|------------------------|-------------------------|
| | | надводн. | надводн. | | | | |
| | | тонн. | узел. | | | | |

Подводные лодки

| Мореходные подлодки. | | | | | | | |
|----------------------------------|----|--------------|-------------|----------------------|---------------------|-------------|--|
| Balilla (стр.) | 4 | 1300 1600 | 18,5 10 | 2—10,2 | 8—53 с. | | |
| Giovanni Bausan (стр.) | 3 | 805 | 17,5 9 | 1—10,2 | | | |
| Pier Carponi (стр.) | 3 | 780 | 17,5 9 | 1—10,2 | | | |
| Pietro Micca (1915—16) | 6 | 850 1250 | 15 9,5 | 2—7,6/40 противоаэр. | 6—45 с. | 35(н) | |
| Agostino Barbarigo (1915) | 4 | 747 925 | 17 9,2 | 2—7,6/40 противоаэр. | 6—45 с. | 60(н) | |
| Подлодки береговой обороны. | | | | | | | |
| N 5 (1918) | 2 | 276 | 13,6 | 1—7,6/30 противоаэр. | 2—45 с. (носов.) | 9—10 (н) | |
| N 1 (1916) | 4 | 357 | 8 | | | | |
| N 1 (1916—17) | 7 | 361 441 | 12,6 11 | 1—7,6/30 противоаэр. | 4—45 с. (носов.) | 14(н) | |
| F 1 (1917) | 15 | 260 318 | 13,5 7,5 | 1—7,6/30 противоаэр. | 2—45 с. (носов.) | 12(н) | |
| Argonauta (1914) | 1 | 255 300 | 13 8,5 | — | 2—45 с. (носов.) | | |
| Подводные минные заградители: | | | | | | | |
| X 2 (1916) | 2 | 403 468 | 9,2 6,3 | 1—7,6/30 противоаэр. | — | | |

Итого: 20 морех. подл. (из них 10 строится); 29 подлодок береговой обороны;

Суда особого

Минные заградители: 6 строящихся мин. загр. типа Anzio (водоизм. 700 тонн, скор. хода 10 узл.; механизмы—Дизель-моторы; артиллерия—1—7,6 противоаэр., запас артиллерия—1—7,6 противоаэр. Запас мин—60).

Быстроходные моторные катера (M.A.S.=Motobarche Anti Sommergibili=моторн. щихся катеров (водоизм. 21 тонна, скор. хода 26 узл.; 2 пулемета, 2 торп. аппарата); скор. хода 35 узл., 3 пулемета, 2 торп. аппарата). 3) 10—типа «быстроходный», M.A.S. 124 (постр. 1916—19 г., водоизм. 40 тонн, скор. хода 18 узл., 1—7,6/40, 1 2 торп. аппарата Джевецкого или 4 мины). 6) 32—типа В (постр. 1916—19 г., водоизм.

Мониторы: 3—типа Monte Grappa (постр. 1918 г., водоизм. 630 тонн, скор. хода—6 узл., артиллерия—1—38/40, броня: пояс 100 м.м.). 2—типа Vodice (постр. 1917 г.,

Канонерские лодки: 16 канлодок для службы в колониях, 1 речная канлодка Нефтеналивные транспорты—15. Буксиры—4. Спасательное судно для подлодок—суда—7. Гидрографические суда—6. Транспорт для боев. припасов—1.

| Район действия. надводн. подводн. миль. | Система и мощ- ность механизмов. для надводного хода для подводного хода и.р. | Д л и н а. | Ш и р и н а. | У г л у б л е н н е. | Э к и п а ж. | Примечания. |
|---|---|------------------------|-----------------------------|---|-----------------------------|-------------|
|---|---|------------------------|-----------------------------|---|-----------------------------|-------------|

(Sommergibili).

| | | | | | | |
|------------|-------------|------|-----|-----|----|--|
| 9000 (8) | 2500 (диз.) | 86 | 7,5 | 4,3 | | Снабжаются 1—53,3 сант. тру- бой для постановки мин. Запас мин—18. |
| 110 (4) | (эл.) | | | | | |
| | | 68 | 59 | 4 | | |
| | | 68 | 59 | 4 | | |
| 1900(10) | 2600 (диз.) | 63 | 5,9 | 4,3 | 32 | |
| 250(3,4) | | | | | | |
| 1500(11,4) | 2600 (диз.) | 65 | 5,9 | 4,0 | 32 | |
| 100(6) | | | | | | |
| 1300(10) | 720 (диз.) | 46 | 4,5 | 3,1 | 21 | |
| 200(2,5) | 330 (эл.) | | | | | |
| 2000(7,5) | 960 (диз.) | 46 | 4,7 | 3,7 | 22 | Построены в Канаде. |
| 130(2) | 680 (эл.) | | | | | |
| 1100(9) | 700 (диз.) | 45,5 | 4,0 | 3,1 | 22 | |
| 110(1,5) | 320 (эл.) | | | | | |
| 950(12) | 700 (диз.) | 44,9 | 4,0 | 2,5 | 21 | Строилась для России. |
| 57 | 250 (эл.) | | | | | |
| 1360(6,5) | 660 (диз.) | 42,7 | 5,5 | 4,0 | | Снабжены 9 шахтами для по- становки мин. Запас мин—18. |
| 96(4) | 320 (эл.) | | | | | |

2 подв. заградителя. Всего: 51 (из них 10 строится).

назначения.

увеличенный тип Abastro; 8—типа Abastro (постр. 1923—24 г., водоизм. 594 тонн, мин—200); 2—типа Brondolo (постр. 1909 г., водоизм. 120 тонн, скор. хода 13 узл.,

катера для борьбы с подлодками). Всего около 300 катеров различных типов: 1) 8 строю-
2) 2—типа «быстроходнейший», M.A.S. 413—414 (постр. 1917—19 г., водоизм. 18 тонн,
(постр. 1917—19 г., водоизм. 26½ тонн, скор. хода 26½ узл., 2 пулемета, 2—45 с. торпедн.
пулемет). 5) 111—типа А (постр. 1916—19 г., водоизм. 12 тонн, скор. хода 22—26,5 узл.,
19 тонн, скор. хода 18 узл., 1—7,6/30, 2 пулемета).

7 узл., артиллерия 1—38/40; Monte Santo (постр. 1917 г., водоизм. 570 тонн, скор.
водоизм. 350 тонн, скор. хода 6 узл., артиллерия—1—30,5. Броня: пояс 100 м.м.)
для Китайских рек, 2 канлодки для обороны Венецианских лагун.

Anteo (водоизм. 2600 тонн, имеет 2 крана, грузоподъемностью по 200 тонн). Посыльные

II. Флоты наших ближайших соседей.

Финляндия, Эстония, Латвия, Польша, Германия, Дания,
Швеция, Румыния, Турция.

Судостроительная программа 1924 г.: 3 броненосных канонерских дителя, 6 подлодок, 30 моторных катеров, 1 учебное судно, 1 мат-предложена новая уменьшенная судостр. программа.

| Наименование и год спуска на воду. | Водоизмещение нормальное (в полном грузу). тонн. | Скорость хода (наиб.). узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Запас топлива. тонн. | |
|---|---|--------------------------------|-------------|------------------------------|---------------------------|---------|
| Сторожевые суда. | | | | | | |
| Karjala } Turunmaa } | (1918) | 348 | 15 | 2—10 | — | 50 (у) |
| Matti Kurki } Klas Horn } | (1892) | 427 | 16—17 | 2—10 | — | 80 (у) |
| Минные заградители. | | | | | | |
| Uusimaa } Hanenmaa } | (1918) | 406 | 15 | 2—10 1—3,7 противоаэр. | — | 100 (у) |
| М. 1 | (1916) | 788 | 12 | — | — | 50 (у) |
| Миноносцы. | | | | | | |
| S 1, S 2, S 5. | (1900) | 254—274 | 27 | 2—7,5 | 1—38 с. (на S 1 и S 5) | 72 |
| Подводные лодки. | | | | | | |
| 2 подлодки | (1923) | 430 | . | . | . | . |
| 1 подлодка (бывш. русская А Г 16) | (1916) | 355 467 | 13 11 | — | 4—45 с. носов. | 30 |
| Тральщики. | | | | | | |
| T. 2. } Rautu } | (1916—17). | 240 | 14 | 1—7,5 | — | 30 (у) |
| Моторные катера. | | | | | | |
| Быстроходные: М. Т. V. 1 и М. Т. V. 2. | (1917) | 12 | 26,5 | 2 пулемета противоаэр. | 2—45 с. (Джевецк.) | . |
| Тральщики: 10—типа А | | 9 | 9 | — | — | . |

Кроме того, на Ладожск. озере несколько вооруженных пароходов.

лодки по 3000 тонн водоизмещен., 2 эскадр. минон., 2 минных загра-ка подлодок. Программа рассчитана на 8 лет. В феврале 1925 г. 2 канлодки, 4 подлодки, 1 уч. судно и 4 моторн. миноносца.

| Район действия (при ходе в...узл.). миль. | Мощность меха-низмов. л. с. п. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Экипаж. | Примечания. |
|--|-----------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|---------|---|
| . | 1150 | 50,1 | 6,8 | 2,3 | 48 | Строились для России на заводе Крейттона, бывш. Орлан и Филин, типа Кобчик. |
| { 700 (18) 1640 (12) 1500 (15) | 3300 | 60,2 | 7,4 | 3,2 | 62 | Бывш. русские минные крейсера Воевода и Посадник. |
| Минные заградители. | | | | | | |
| . | 1000 | 50 | 7,3 | . | 32 | { Строивш. для России сторож. суда типа Кобчик — Гагара и Лебедь. Бывш. минн. заградитель Свеаборг, принадлежавший Свеаборгской крепости. |
| . | 800 | 46 | 8,0 | 2,3 | 41 | |
| Миноносцы. | | | | | | |
| 600 (13) | 3800 | 57 | 5,6 | 2,3 | 56 | Бывшие русские миноносцы: Рьяный, Прозорливый, Подвижный. Принимают по 14 мин загр. |
| Подводные лодки. | | | | | | |
| . | . | . | . | . | . | Строились в Италии для Перу. Куплены в 1924 г. |
| . | 480 320 | 45,8 | 4,7 | 3,8 | . | Была взорвана и затоплена при оставлении нами Гангэ в 1918 г. Возможно, что сохраняется, как «трофей». |
| Тральщики. | | | | | | |
| . | 550 | 43,6 | 61 | . | 32 | Бывш. русские тральщики типа Запал. |
| Моторные катера. | | | | | | |
| . | 500 | 15,9 | . | . | . | Бывш. итальянские М. А. S 220 и 21, куплены в 1920 г. |
| . | 50 | 15,2 | 3,4 | . | 8 | Бывш. русские моторы службы связи. |

| Наименование и год спуска на воду. | Водоизме- щение нормальное (в полн. грузу). тонн. | Скорость хода (наиб.) узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Запас топлива (наиб.) тонн. |
|---------------------------------------|--|-------------------------------|-------------|------------------------|--------------------------------------|
|---------------------------------------|--|-------------------------------|-------------|------------------------|--------------------------------------|

Эскадренные

| | | | | | |
|----------------|------|----|------------------------------|-----------------------|----------|
| Lennuk (1915) | 1800 | 32 | 5—10 1—7,5 противоаэр. | 9—45 с. (3—тройн.) | 400 (н.) |
| Wambala (1915) | 1585 | 30 | 4—10 | 9—45 с. (3—тройн.) | 400 (н.) |

Минно

| | | | | | |
|------------------------------------|-----|---|----------|---------|----|
| Sulew (бывш. герм. А 32) (1915) | 246 | . | 2—8,8/30 | 1—45 с. | 53 |
|------------------------------------|-----|---|----------|---------|----|

Канонерс

| | | | | | |
|-----------------|------|----|---------------|---|----------|
| Lembit (1907) | 1000 | 12 | 2—12 4—7,5 | — | 130 (у.) |
| Narjumaа (1872) | 260 | 6 | . | — | 9 (у.) |

Вспомогательные суда: Ahti (водоизм. 144 тонны, скор. хода 10 узл.), Laine (скор. хода 13 узл., артиллерия—1—8, 1 торпедн. аппарат, 2 пулемета в бронированной

Тральщики: Kaleff, Oleff и Traal (бывш. русские теплоходы, водоизм. 50 тонн,

Речная флотилия на Чудском озере: Канонерская лодка Tartu (колесный пароход, вооруженных буксиров и моторных катеров.

Латвия.

Судостроительная программа: во Франции заказаны 2 подлодки Chantiers Augu

Траль

| | | | | | |
|------------------|-----|----|---|---|---|
| Wirsaitis (1917) | 525 | 17 | . | — | . |
|------------------|-----|----|---|---|---|

| Район действия (при ходе в... узл.) миль. | Мощность меха- низмов. л.с. | Длина (наиб.) м. | Ширина (наиб.) м. | Углубление (наиб.) м. | Экипаж. | Примечания. |
|---|--------------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|---------|-------------|
|---|--------------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|---------|-------------|

Минноносцы.

| | | | | | | |
|-----------|-------|------|-----|-----|-----|--|
| 2400 (15) | 32700 | 107 | 9,5 | 3,9 | 160 | { Бывш. русский эсминец Автроил. Принимает 80 мин заград. |
| 2400 (15) | 30000 | 95,9 | 9,3 | 3,8 | 150 | { Бывш. русский эсминец Спартак. Принимает 80 мин заград. |

носцы.

| | | | | | | |
|----------|---|----|-----|-----|---|--|
| 975 (20) | . | 50 | 5,3 | 1,8 | . | { Погиб у берегов Эстонии в 1917 г. Поднят и включен в состав Эстонск. флота в 1924 г. |
|----------|---|----|-----|-----|---|--|

Канонерские лодки.

| | | | | | | |
|-------------------------|-----|------|-----|-----|-----|---|
| 1200 (12) 1500 (8,4) | 800 | 66,6 | 11 | 2,4 | 140 | { Бывш. русская канлодка Бобр. Принимает 50—60 мин загр. |
| . | 44 | 31,8 | 6,8 | 2,4 | . | Бывш. шведск. Fenris. |

(водоизм. 400 тонн., скор. хода 12 узл.) Meeme (бывш. герм. «О», водоизм. 77 тонн, башне. По имеющимся сведениям, в 1924 г. взорвался на русской mine и затонул).

скор. хода 9 узл.).

водоизм. 80 тонн, скор. хода около 10 узл., артиллерия—2 скоростр. орудия) и несколько

Латвия.

и 2 тральщика, строящиеся на заводах Chantiers de la Loire и stin Normand.

щик.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|--|
| . | . | . | . | . | . | { Бывш. герм. тральщик М 68, потопленный у латв. берегов, поднятый и отремонтирован- ный. |
|---|---|---|---|---|---|--|

Новая судостроительная программа: 3 крейсера, 6 лидеров, 12 эскадренной обороны). Программа рассчитана на 12 лет, но до сих пор, по-миноносцев

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нормальное (в полном грузу). тонн. | Скорость хода (наиб.). узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Запас топлива. тонн. |
|----------------------------|---|--------------------------------|-------------|---------------------|-------------------------|
|----------------------------|---|--------------------------------|-------------|---------------------|-------------------------|

К о н о н е р с к и е

| | | | | | | |
|--|-----------|-----|------|------|---|--------|
| Komendant Pil-sudski General Haller | (1918—19) | 550 | 16,5 | 2—10 | — | 50(у.) |
|--|-----------|-----|------|------|---|--------|

М и н о н о

| | | | | | | |
|-----------------------------------|-----------|-----|------|-------|---|---------------------|
| Kujawiak | (1917) | 355 | 27,1 | 1—7,6 | — | 82 |
| Krakowiak Podhalanin Slazak | (1916—17) | 380 | 28,4 | 1—7,6 | — | 92 |
| Kaszub Mazur | (1914—15) | 421 | 28 | 2—7,6 | — | 60 (у.)+ 16 (н.) |

Т р а л ь

| | | | | | | |
|-------------------------------------|--------|-----|-------|-------|---|----|
| Czajka, Mewa Jaskółka Rybitwa | (1918) | 170 | 12—13 | 2—7,6 | — | 36 |
|-------------------------------------|--------|-----|-------|-------|---|----|

Р е ч н ы е

| | | | | | | |
|---|--------|-----|-----|-------------|---|----|
| 4 типа В (стр.) | | 70 | 9 | 1—10, 2—7,6 | — | |
| Warszawa Horodyszcze Torun, Pinsk | (1920) | 110 | 9,1 | 2—10 | — | 10 |

Гидрографическ. судно Pomorzanie (275 тонн, скор. хода 8 узл.). Моторный катер водоизм. 4200 тонн, скор. хода 10,5 узл.). Учебное судно Lwow (желез. парусн. барк, Речная флотилия: колесные пароходы Admiral Sierpinek, General Sosnowsky, General тонн, скор. хода 8—9 узл., артиллерия 2—7,5. Экипаж—38). Stefan Batory, Hetman

ренных миноносцев, 12 подводных лодок и 36 миноносек (для бере-видимому, заказано во Франции только несколько эскадренных и подлодок.

| Район действия (при ходе в узл.). миль. | Мощность механизмов. л. н. р. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Экипаж. | Примечания. |
|--|----------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|---------|-------------|
|--|----------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|---------|-------------|

л о д к и (Lodzie Kanonierskie).

| | | | | | | |
|---------|------|----|-----|-----|----|--|
| 700(16) | 1000 | 50 | 6,9 | 2,4 | 60 | Куплены у Финляндии. Строились для России в Або, стор. суда типа Кобчик. |
|---------|------|----|-----|-----|----|--|

с ц ы (Torpedowce).

| | | | | | | |
|---------|------|------|-----|-----|----|---|
| 725(20) | 5800 | 60 | 6,4 | 2,2 | 69 | Бывш. герм. А 68. |
| . | 6050 | 60 | 6,4 | 2,2 | 69 | Бывш. герм. миноносцы А 64, А 80, А 59. |
| 640(20) | 5500 | 62,5 | 6,2 | 2,2 | 74 | Бывш. герм. минос. V 108 и V 105. |

щ и к и (Traulery).

| | | | | | | |
|---|-----|----|-----|-----|----|----------------------------------|
| . | 700 | 43 | 5,9 | 1,2 | 44 | Бывш. герм. тральщики типа F. M. |
|---|-----|----|-----|-----|----|----------------------------------|

м о н и т о р ы.

| | | | | | | |
|---------|--------------|------|-----|-----|----|--|
| . | 140 (дизели) | 35 | 6,1 | 0,4 | 35 | Строятся в Кракове, срок готовности в 1925 г. |
| 1500(8) | 180 (дизеля) | 34,5 | 4,9 | 0,7 | 34 | Построены в Данциге для службы на Висле. Броня: пояс 8 м. м., башни—12 м. м. |

Myśliwy (постр. 1916, водоизм. 60 тонн, скор. хода 22 узл.). Транспорт Warta (постр. 1868 г., водоизм. 2500 тонн, имеет два вспомогат. мотора, скор. хода 6 узл.). Sikorski, Hetman Chodkiewicz, Admiral Dickmann, General Szeptycki (Водоизм. 100—200 тонн, скор. хода 9 узл., экипаж—22). Zółkiewsky, Neptun, Killinski (водоизм. 40—60 тонн, скор. хода 9 узл., экипаж—22).

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальное (в полном грузу). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование. | | | | |
|-------------------------------|--|------------------------|-------------|---------------------|---------------|---------|---------------|----------------|----------------------------|
| | | | | | Полс. | Палуба. | Боевая рубка. | Главн. артилл. | Противомин. артиллерия. |
| тонн. | тонн. | узл. | | | м.м. | м.м. | м.м. | м.м. | м.м. |

Линейные корабли. (Linienschiffe)

| | | | | | | | | | | |
|--------------|-----------|-------|------|---|---|-----|----|-----|-----|-----|
| Hannover | (1905) | 13200 | 19,3 | 4—28/40 ³ 14—17/40 20—8,5/45 | 1—45 носов. подв. 4—50 надв. (2—двойных) | 240 | 75 | 300 | 280 | 170 |
| | | | | | | 100 | 40 | 140 | 250 | 170 |
| Braunschweig | (1902—03) | 13200 | 18,7 | 4—28/40 ³ 14—17/40 20—8,5/45 | " | 225 | " | " | " | 170 |
| Hessen | | | | | | 100 | " | " | " | 150 |
| Elsass | | | | | | | | | | |

В резерве: линкоры Schlesien и Schleswig-Holstein (однотипные с Hannover, только с Braunschweig).

Легкие крейсера. (Geschützte Kreuzer).

| | | | | | | | | | | |
|---------|-----------|------|------|----------------------------------|-----------------------|---|----|-----|---|---|
| Emden | (1925) | 6000 | 30 | 8—15/50 3—8,8 противовозд. | 4—60 с. (2—двойн.) | | | | | |
| Berlin | (1903) | 3250 | 23,2 | 10—10,5/45 | 2—50 с. надводн. | — | 50 | 100 | — | — |
| Hamburg | | | | | | — | 20 | 80 | — | — |
| Nymphe | (1899—00) | 2650 | 18 | 10—10,5/45 | 2—50 с. надводн. | — | 50 | 100 | — | — |
| Amazone | | | | | | — | 20 | 80 | — | — |
| Medusa | | | | | | | | | | |

В резерве: легк. крейсера Arcona, Thetis, Niobe (типа Nymphe).

| Запас топлива. норм. наиб. | Район действия (при ходе в . . узл.). | Мощность меха- низмов. | Длина (наиб.) | Ширина (наиб.) | Углубление (наиб.) | Экипаж. | Примечания. |
|----------------------------------|--|---------------------------|---------------|----------------|--------------------|---------|-------------|
| тонн. | миль. | л.с.п. | м. | м. | м. | | |

(Дозволенное число: 6 линкоров в строю + 2 в резерве).

| | | | | | | | |
|----------|----------|-------|-----|------|-----|-----|--|
| 700 | 5500(10) | 23500 | 126 | 22,2 | 7,7 | 727 | |
| 1800(у.) | | | | | | | |
| 700 | " | " | " | " | " | " | |
| 1650(у.) | | | | | | | |

противоминная артиллерия состоит из 14—15/45 и Lothringen и Preussen (однотипные

(Дозволенное число: 6 крейс. в строю + 2 в резерве).

| | | | | | | | | |
|----------------------|----------|-----------|-------|------|-----|-----|---|--|
| ? | 6500 | 45000(т.) | 150,5 | 14,3 | 5,3 | . | } | Строится в Вильгельмсгафене. Готовность—осень 1925 г. |
| 1118(у.)+ 800(н.) | | | | | | | | |
| 400 | 5900(10) | 10000 | 110,6 | 13,2 | 5,0 | 349 | } | Принимают по 108 мин загр.; перестроены в 1923 г. |
| 860(у.) | | | | | | | | |
| 380 | 4500 | 8000 | 104 | 11,8 | 5,0 | 329 | } | Перестроены в 1923—24 г. |
| 580(у.) | | | | | | | | |

| Тип и год спуска на воду. | Число судов одного типа. | Водоизмещение нормальн. (при полн. нагрузке). тонн. | Скорость хода. узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
|---------------------------|--------------------------|--|------------------------|-------------|---------------------|
|---------------------------|--------------------------|--|------------------------|-------------|---------------------|

Эскадренные миноносцы и

| | | | | | | |
|-------------------------|--------|--------------------------------|--------------|---------|----------|---------|
| S 18—S 23. | (1913) | 3 | 570 | 32,5 | 2—10,5 | 4—50 с. |
| G 11—G 7. V 6—V 1. } | (1911) | 9 | 564 (700) | 32,5 | 2—10,5 | 4—50 с. |
| T 190. | (1910) | 5 | 613—656 | 30—32,5 | 2—10,5 | 4—50 с. |
| T 158. | (1908) | 8 | 554 | 30 | 2—8,8/45 | 3—45 с. |
| T 149. | (1906) | 7 | 530 | 30 | 2—8,8/45 | 3—45 с. |
| Итого... | | 32 (24 в строю и 8 в резерве). | | | | |

Тральщики: 38 тральщиков M 28—M 157 (постр. 1918 г., водоизм. 511 тонн, скор. хода 16 узл.).

Минный заградитель: С 8 (сведений не имеется). Посыльные суда: Nordsee и Hai, Fuchs (постр. 1905—07 г., водоизм. 640 тонн, скор. хода 12,5 узл.). Delphin (постр.

Гидрографические суда: Meteor (водоизм. 1150 тонн, скор. хода 14 узл.). Panther

| Запас топлива. | Район действия. | Мощность механиз-м.св. | Длина (наиб.). | Ширина (наиб.). | Углубление (наиб.). | Экипаж. | Примечания. |
|----------------|-----------------|------------------------|----------------|-----------------|---------------------|---------|-------------|
| тонн. | миль. | г. н. р. | м. | м. | м. | | |

миноносцы (Zerstörer und Torpedoboote).

| | | | | | | | |
|--------------------|---|-------|------|-----|-----|----|--|
| 135 (у) +55 (н) | . | 15000 | 71,5 | 7,4 | 3 | 90 | |
| 140 (у) +60 (н) | . | 15000 | 71,1 | 7,6 | 3 | 90 | |
| 170 (у) +45 (н) | . | 16000 | 74 | 7,9 | 3,1 | 98 | |
| 160 (у) | . | 10250 | 72,1 | 7,8 | 3,1 | 97 | |
| 190 (у) | . | 10000 | 70,4 | 7,8 | 2,7 | 94 | |

По английским сведениям, большинство миноносцев обращено в тральщики и на них сняты торпедные аппараты.

Большинство миноносцев будто бы в плохом состоянии и имеют лишь небольшое боевое значение.

скор. хода 16 узл.); 5 тральщиков M 2—M 7 (постр. 1915 г., водоизм. 350 тонн,

Drache (постр. 1914 г., водоизм. 790 тонн, скор. хода 15 узл., артиллерия: 2—8, 8). 1905 г., водоизм. 450 тонн, скор. хода 9,5 узл.).

(бывшая киллодка, водоизм. 1000 тонн, скор. хода 14 узл.).

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- мальн. (в полном грузу). тонн. | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Броня | |
|-------------------------------|--|------------------------|---|------------------------|------------------|----------------------|
| | | | | | П о я с. М.М. | П а л у б а. М.М. |
| Niels Juel (1918) | 4200 (4320) | 16 | 10—15 ¹ / ₄₅ ; 2—7,6 противоаэропл. | 2—45 с. подводн. | 200 | 55 |
| Peder Skram | (1899—1908) 3700—3800 | 16 | 2—24 ¹ / ₄₅ ; 4—15 ¹ / ₄₃ | 4—45 с. подв. | 200 | 55 |
| Olfert Fischer | | | | 3—45 с. подводн. | 200 | 64 |
| Herluf Trolle | | | | — | 250 | 50 |
| Skjold (1896) | 2200 | 13,4 | 1—24 ¹ / ₄₀ ; 3—12 ¹ / ₄₀ | — | 250 | 50 |

Б р о н е н о с ц ы б е р е

Устаревшие крейсера: Hejmdal, Gejser (постр. 1892—94 г., перестр. 1900—04 г., и 1—38 с. надв. торп. аппарат. Учебные суда).

Миноносцы: 10 миноносцев типа Havkatten (постр. 1915—19 г., водоизм. 108 тонн, водоизм. 187 тонн, скор. хода 26 узл., артиллерия 1—7,6; 4—45 с. торп. аппарат.). артиллерия 2—7,5; 5—45 с. торп. аппарат.). 3 минон. типа Tumleren (постр. 1911 г., водоизм. 105 тонн, скор. хода 24,5 узл., 3—45 с. торп. аппарат.). 4—45 с. торп. аппарат.). Все миноносцы, кроме наименований, имеют буквенные обозна-

Подводные лодки: Строятся 2 подлодки типа Darhne (водоизм. $\frac{185}{235}$ тонн). 5—45 с. торп. аппарат.—3 носов. и 2 корм.). 5 подлодок типа Regir (постр. 1912—15 г., водоизм. $\frac{164}{204}$ тонн, скор. хода $\frac{13\frac{1}{2}}{9,3}$ узл., 2—45 с. носов.

С у д а о с о б о г о

Посыльные суда: Fylla (бывш. англ. шлюп. Aspodel, постр. 1915 г., водоизм. того, 3 небольших посыльных судна для охраны рыболовства. 2 учебн. судна. Минный больших моторных и паровых (водоизм. 22—47 тонн). Гидрограф. суда—3.

| Боевая рубка. М.М. | Главн. артилл. М.М. | Противоминная артиллерия. М.М. | Запас топлива тонн | Район действия (при ходе в . . . узл.). | Мощность механизм. I. H. P. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Э к и п а ж. | Примечания. |
|-----------------------|------------------------|--------------------------------------|-----------------------|--|--------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|--------------|--|
| | | | | | | | | | | |
| 170 | — | 100 (щиты) | 250 (у) + 240 (н) | 5000 (10) | 5500 | 90 | 16,3 | 4,7 | 310 | Официально обозначен как крейсер. |
| 200 | 190 | 140 | 300 (у) | 2000 (10) | 5400 | 87,4 | 15,7 | 5,0 | 257 | Броня на P. Skram — Крупна. на остальных — Гарвея. |
| 200 | 180 | 140 | 200 (у) | 2000 (10) | 4000 | 86,5 | 15,4 | 5,0 | 255 | |
| 200 | 200 | 130 | 110 (у) | | 2400 | 70 | 11,6 | 4,1 | 137 | Броня—Гарвея. |

г о в о й о б о р о н ы.

водоизм. 1313 тонн, скор. хода 17 узл. Артиллерия: 2—12¹/₄₀; 4—8,7¹/₄₀; 1—45 с.

скор. хода 24,3 узл., 2—45 с. торп. аппарат.). 3 минон. типа Hvalrossen (постр. 1913 г., 3 минон. типа Söridderen (постр. 1911 г., водоизм. 271 тонн, скор. хода 28,2 узл., водоизм. 295 тонн, скор. хода 27 узл., артиллерия 2—7,5; 5—45 с. торп. аппарат.). 3 минон. типа Hajen (постр. 1898 г., водоизм. 138 тонн, скор. хода 23,5 узл.; чения, напр., В 11, А 1, и т. п.).

3 подлодки типа Rota (постр. 1915—21 г., водоизм. $\frac{301}{369}$ тонн, скор. хода $\frac{15}{10}$ узл.; водоизм. $\frac{185}{235}$ тонн, скор. хода $\frac{13,5}{9,8}$ узл., 3—45 с. торп. аппарат.). 6 подлодок типа торп. аппарат.). Итого 14 подлодок + 2 стр.

н а з н а ч е н и я.

1300 тонн, скор. хода 17 узл., артиллерия 2—12. Для охраны рыболовства). Кроме заградитель: Lossen (водоизм. 630 тонн, скор. хода 13 узл.). Сторожевые суда: 7 не-

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нормальное (при полной нагрузке). тонн. | Скорость хода (наиб.). узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование в м.м. | | |
|----------------------------|--|--------------------------------|-------------|---------------------|---------------------|--------------|---------------|
| | | | | | П о я с. | П а л у б а. | Боевая рубка. |

| Главная артиллерия. Противом. артилл. | Запас топлива. тонн. | Район действия (при ходе в узл.). миль | Мощность механизмов. л.с.п. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Э к и п а ж. | Примечания. |
|--|-------------------------|---|--------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|--------------|-------------|
| | | | | | | | | |

Б р о н е н о с ц ы б е р е

г о в о й о б о р о н ы.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-----------|---------------|------|---|---------------------|------------|----------|----------|------------|------------|--------------------------------|---------------------|-------|------|------|------------|-----|-----------------------|
| Sverige, Gustav V Drottning Victoria | (1915-18) | 7600 | 23,6 | 4—28/45; 8—15,2/50; 2—7,6 противоаэр. 4—7,6 | 2—53 с. подводн. | 200 150 | 40 | 200 | 200 | 130 76 | 350(у.) 700(у.)+ 100(н.) | 24800(т.) с.н.р. | 120,9 | 18,6 | 6,7 | 450 | | |
| Oskar II | (1905) | 4650 | 18,3 | 2—21/44; 8—15,2/50 | 2—45 с. подводн. | 150 100 | 50 37 | 175 | 190 130 | 125 | 350 500 | 2950(10) | 9000 | 95,6 | 15,4 | 5,5 | 338 | |
| Åran, Wasa, Manligheten Tapperheten | (1901) | 3650— 3990 | 17,2 | 2—21/44; 6—15,2/44 | 2—45 с. подводн. | 175 | 50 | 175 | 190 130 | 125 | 325 370 | 3000(10) | 7400 | 87,5 | 15,0 | 5,0 5,4 | 301 | |
| Dristigheten | (1900) | 3620 | 16,8 | 2—21/44; 6—15,2/44 | 2—45 с. подводн. | 200 | 50 | 200 | 200 150 | 125 | 280 310 | 2040(10) | 5557 | 86,9 | 14,8 | 5,2 | 288 | |
| Thor, Niord | (1898) | 3700 | 16 | 2—25,4/42; 6—12/45 | — | 230 Бр | 25 он | 200 я | 200 Гар | 125 век | 280 300 | 2530(10) | 5000 | 84,8 | 14,8 | 5,2 | 203 | Перестроены в 1916 г. |
| Oden | (1896) | 3715 | 16 | 2—25,4/42; 6—12/45 | — | 230 Бр | 25 он | 200 я | 200 Гар | 125 век | 275 282 | 2530(10) | 5000 | 84,8 | 14,8 | 5,3 | 267 | Перестроен в 1915 г. |

Б р о н е н о с н ы е к р е й с е р а.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--------|------|------|-----------|---------------------|-----------|----------|-----|---|-----------|------------|----------|-------|-------|------|-----|-----|----------------|
| Fylgia | (1905) | 4980 | 21,5 | 8—15,2/44 | 2—45 с. подводн. | 100 50 | 50 37 | 125 | — | 125 50 | 350 900 | 5770(10) | 13000 | 115,1 | 14,8 | 6,3 | 341 | Учебное судно. |
|--------|--------|------|------|-----------|---------------------|-----------|----------|-----|---|-----------|------------|----------|-------|-------|------|-----|-----|----------------|

| Наименование и год спуска. | Число судов одного типа. | Водоизмещение нор- мальное (при полной нагрузке). | Скорость хода (наиб.). | Артиллерия. | Торпедные аппараты. |
|-------------------------------|--------------------------|---|---------------------------|-------------|------------------------|
|-------------------------------|--------------------------|---|---------------------------|-------------|------------------------|

| Запас топлива. тонн. | Район действия (при ходе в . . . узл.). | Мощность механизмов. с.н.р. | Длина (наиб.). м. | Ширина (наиб.). м. | Углубление (наиб.). м. | Э к и п а ж. | Примечания. |
|-------------------------|--|--------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|--------------|-------------|
|-------------------------|--|--------------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|--------------|-------------|

Э с к а д р е н н ы е м и н о н о с ц ы.

| | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------------|-----|---------|--------------------------|-------------------------|-------------------|---------|-----------|------|-----|-----|-----|---|
| N. Ehrenskjöld (стр.) | 2 | 974 | 35 | 3—12; 2—4 противоаэр. | 6—53 с. (2—тройных). | . | . | 24000(т.) | 91,4 | 8,9 | 2,6 | 125 | Заказаны в октябре 1924 г. в Англии у Торникрофта. |
| Wrangel (1917) | 2 | 500 | 34,8 | 4—7,5 | 6—45 с. | 105(у.) +6(н.) | . | 13000(т.) | 71,0 | 6,7 | 2,8 | 81 | |
| Munin | 6 | 460 | 30,5—31 | 4—7,5 | 4—45 с. | $\frac{80}{90}$ | 800(15) | 10000(т.) | 65,8 | 6,3 | 2,8 | 71 | |
| Magne | 1 | 460 | 30,7 | 6—5,7 | 2—45 с. | $\frac{80}{90}$ | 930(15) | 7200 | 65,8 | 6,3 | 2,7 | 67 | |
| Mode | 1 | 450 | 31 | 6—5,7 | 2—45 с. | $\frac{80}{90}$ | 980(15) | 6000 | 67,1 | 6,2 | 2,7 | 67 | |
| Итого . . . | 10+2 стр. | | | | | | | | | | | | |

М и н о н о с ц ы.

17 миноносцев типа Plejad (постр. 1905—10 г. водоизм. 106—124 тонн, скор. хода водоизм. 58—61 тонн, скор. хода 21 узл., 2—45 с. торп. аппарат.). Посыльные суда: 2—38 с. торп. аппарат.). Моторные миноносцы. №№ 1 и 2 (постр. 1919 г., куплены в Италии, хода в 4 узла; район действия—200 миль 18 узл. ходом).

25—26 узл., 2—45 с. торпедн. аппарат.). 10 миноносцев №№ 5—15 (постр. 1904—1908 г., 11—№№ 27—37 (постр. 1896—1904 г., водоизм. 94—117 тонн, скор. хода 23 узла., в 1921 г., водоизм. 11,3 тонн, скор. хода 26 узл., имеют два электромотора для эконом.

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нормальное (в пол- ном грузу). | Скорость хода (наиб.) | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Бронирование в м.м. | | | |
|-------------------------------|--|-----------------------|-------------|------------------------|------------------------|---------|---------------|-------------|
| | | | | | Поис. | Палуба. | Боевая рубка. | Артиллерия. |

Речные

| | | | | | | | | |
|--|-----|----|--|---|----|----|----|----------|
| Visovina (1915) | 508 | 12 | 2—12/35, 2—12 гауб. 2—7,6 противоаэр. | — | 40 | 25 | 50 | 50 |
| Basarabia (1913) | 540 | 13 | 2—12/35, 3—12 гауб. 2—7,6 противоаэр. | — | 40 | 25 | 50 | 50 |
| Ardeal (1904) | 450 | 10 | 2—12/35, 1—12 гауб. | — | 40 | 25 | 40 | 75 |
| Ioan Bratianu, Mihail Cogalniceanu, Alexandru Lahovari, Lascar Catargiu. (1907) | 680 | 13 | 3—12/35, 2—12 гауб. | — | 75 | 75 | 60 | 75 50 |

Канонерские

| | | | | | | | | |
|---|-----|----|------|---|---|---|---|---|
| Locotenent Lepri Remus, Loc. Com. Stihi, Sublocot. Ghiculescu, Cap. Dumitrescu. (1916— 1917) | 355 | 15 | 2—10 | — | — | — | — | — |
|---|-----|----|------|---|---|---|---|---|

Эскадренные

| | | | | | | | | |
|--|----------------|-------|---------------------------------|-----------------------|---|---|---|---|
| 4 строятся Mărăști } Mărăsești } (1918—19) | 1556 (1723) | 34—38 | 3—15/40 4—7,6 противоаэр. | 4—45 с. (2 двойн.) | — | — | — | — |
|--|----------------|-------|---------------------------------|-----------------------|---|---|---|---|

Миноносцы

| | | | | | | | | |
|--------------------------------|-----|----|-------------------------|-----------------------|---|---|---|---|
| 6—типа Vifor (1913) | 250 | 28 | 1—7, 1—7 противоаэр. | 3—45 с. | — | — | — | — |
| 7—типа Major Sontu } (1907) | 45 | 18 | — | (2 Джебевц- кого). | — | — | — | — |

Суда особого

Моторные катера для Дуная: 4 катера М 1—М 6 (куплены у Италии в 1920 г., 8,5 узл.). Канонерские лодки: Bistritza, Oltul, Siretul (постр. 1888 г., водоизм. 95,2 тонн, Днестре 27 паровых катеров, вооруженных мелкими орудиями и пулеметами.

| Запас топлива | Район действия (при ходе в... узл.) | Мощность меха- низмов. | Длина (наиб.) | Ширина (наиб.) | Углубление (наиб.) | Экипаж. | Примечания. |
|------------------|--|------------------------------|---------------|----------------|--------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | |

мониторы.

| | | | | | | | |
|---------|-----|------|------|------|-----|-----|---------------------|
| 75 (н.) | . | 1500 | 58 | 10,4 | 1,3 | 106 | Бывш. австр. Sava. |
| (н.) | . | 1500 | 58 | 10 | 1,3 | 86 | Бывш. австр. Inn. |
| 62 (у.) | 500 | 1400 | 55,6 | 9,5 | 1,2 | 77 | Бывш. австр. Temes. |
| 60 (у.) | . | 1800 | 64,5 | 10,3 | 1,6 | 100 | |

кислотные

| | | | | | | | |
|---------|------------------------|---------------|------|---|-----|----|--------------------|
| 30 (н.) | 3000 (10) 1600 (15) | 900 (Диз.) | 62,1 | 7 | 2,6 | 50 | Куплены у Франции. |
|---------|------------------------|---------------|------|---|-----|----|--------------------|

миноносцы.

| | | | | | | | |
|----------|-----------------------|------------|------|-----|-----|-----|--|
| 260 (н.) | 1700 (15) 380 (35) | 44000 (т.) | 95,5 | 9,5 | 3,3 | 139 | Заказаны в конце 1924 г. в Италии. Куплены у Италии. |
|----------|-----------------------|------------|------|-----|-----|-----|--|

носцы.

| | | | | | | | |
|----------|---|-----------|------|-----|-----|----|---------------------|
| . | . | 5000 (т.) | 57,4 | 5,7 | 1,5 | 29 | Бывшие австрийские. |
| 7,6 (н.) | . | 550 | . | . | . | 13 | Для Дуная. |

назначения.

Итальянский флот, тип С). Учебное судно: Mircea (водоизм. 350 тонн, скор. хода см. итальянский флот, тип С). Кроме того, для охранной и полицейской службы на Дунае и

| Наименование и год спуска. | Водоизмещение нор- малн. (в полном грузу) тонн. | Скорость хода (наиб.) узл. | Артиллерия. | Торпедные аппараты. | Брониро- в м.м. | | |
|-------------------------------|---|-------------------------------|-------------|------------------------|--------------------|---------|---------------|
| | | | | | Поис. | Палуба. | Боевая рубка. |

Линейные

| | | | | | | | |
|---------------------------|-------|----|-------------------------------|---------------|-----|----------|-----|
| Yawuz Sultan Selim (1911) | 22640 | 27 | 10—28/50 10—6/45 8—8/45 | 4—50 с. подв. | 279 | 75 25 | 250 |
|---------------------------|-------|----|-------------------------------|---------------|-----|----------|-----|

Линейные

| | | | | | | | |
|----------------------|-------|----|--------------------|---------------|------------|----|-----|
| Tourgout Reis (1891) | 10000 | 17 | 4—28/40 2—28/35 | 2—45 с. подв. | 380 305 | 50 | 305 |
|----------------------|-------|----|--------------------|---------------|------------|----|-----|

Легкие

| | | | | | | | |
|-----------------|------|----|---------------------------------------|---------------|---|-----|---|
| Hamidieh (1903) | 3830 | 22 | 2—15/45 4—7/40 4—7 противозаэр. | 2—45 с. надв. | — | 100 | — |
|-----------------|------|----|---------------------------------------|---------------|---|-----|---|

| | | | | | | | |
|------------------|------|----|------|---|---|----|---|
| Medjidieh (1903) | 3300 | 22 | 4—13 | — | — | 25 | — |
|------------------|------|----|------|---|---|----|---|

Минные

| | | | | | | | |
|----------------|------|----|-----|----|---|---|---|
| Peik-i-Shevket | 1014 | 22 | 2—7 | 3— | — | — | — |
|----------------|------|----|-----|----|---|---|---|

Эскадренные

| | | | | | | | |
|-----------------------|-----|----|-----|---------|---|---|---|
| 3—типа Samsoun (1907) | 290 | 29 | 2—7 | 2—45 с. | — | — | — |
|-----------------------|-----|----|-----|---------|---|---|---|

Минно-

| | | | | | | | |
|-----------------------------|-----|----|--|---------|---|---|---|
| 2—типа Sultan-Hissar (1906) | 98 | 26 | | 3—45 с. | — | — | — |
| 3—типа Dratch (1905) | 160 | 24 | | 2—35 с. | — | — | — |
| 1—типа Youpous (1902) | 145 | 27 | | 2—45 с. | — | — | — |

Канонерские лодки: Aidan Reis, Burak Reis, Sakiz, Prevesa (постр. 1912, водоизм. (постр. 1912 г., водоизм. 413 тонн, скор. хода 14 узл. артиллерия—3—7,5). Минный службы (скор. хода 11 узл.). Яхты—2.

| Главная артилл. | Противом. арт. | Запас топлива тонн. | Район действия (при ходе в . . . узл.) миль | Мощность механизмов. с.н.р. | Длина (наиб.) м. | Ширина (наиб.) м. | Углубление (наиб.) м. | Экипаж. | Примечания. |
|-----------------|----------------|------------------------|---|--------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|---------|-------------|
| | | | | | | | | | |

крейсера.

| | | | | | | | | | |
|------------|-----|-------------------------------|--|------------------------|-----|----|---|------|--|
| 250 200 | 130 | 1000(у) 3050(у) +200(н) | | с.н.р. 70000 (т) | 186 | 30 | 8 | 1013 | Бывш. герм. Гебен. В пло- хом состоянии. Предпо- ложено ремонтировать. |
|------------|-----|-------------------------------|--|------------------------|-----|----|---|------|--|

корабли.

| | | | | | | | | | |
|-----|---|---------------|----------|------|-------|------|-----|-----|----------|
| 280 | — | 600(у) 812 | 5300(10) | 9000 | 115,5 | 19,5 | 7,4 | 579 | Устарел. |
|-----|---|---------------|----------|------|-------|------|-----|-----|----------|

крейсера.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---------------|----------|-------|-------|------|-----|-----|---|
| — | — | 275 750(у) | 5550(10) | 12000 | 112,2 | 14,4 | 4,9 | 302 | Бывш. Abdul Hamid. В настоящее время наиб. скор. хода 14 узл. |
|---|---|---------------|----------|-------|-------|------|-----|-----|---|

Во время мировой войны взорвался на mine близ Одессы и был зачислен в русский флот, бывший Пруг. В ремонте.

крейсера.

| | | | | | | | | | |
|---|---|-----|----------|------|------|-----|-----|--|--|
| — | — | 240 | 2000(10) | 5100 | 74,8 | 8,3 | 2,8 | | |
|---|---|-----|----------|------|------|-----|-----|--|--|

миноносцы.

| | | | | | | | | | |
|---|---|----|---------|------|------|-----|-----|----|--------------------|
| — | — | 70 | 975(15) | 6000 | 56,4 | 6,4 | 2,8 | 67 | В ремонте 1923—24. |
|---|---|----|---------|------|------|-----|-----|----|--------------------|

носоц.

| | | | | | | | | | |
|---|---|----|----------|------|------|-----|-----|----|---|
| — | — | 15 | | 1900 | 37,8 | 4,3 | 1,3 | 18 | 502 т. скор. хода 14 узл., артиллерия—2—10/50). Kemal Reis, Hizir Reis, Issa Reis заградитель: Nusret (380 т., 15 узл.). Моторные катера: 9 катеров для лоцм. и таможен. |
| — | — | 60 | | 2700 | 50,9 | 5,5 | 1,3 | 20 | |
| — | — | 60 | 2000(14) | 2400 | 50,3 | 5,5 | 1,6 | 20 | |

III. Флоты второстепенных морских держав.

(Аргентина, Австрия, Бельгия, Болгария, Бразилия, Венгрия, Венецуэла, Испания, Китай, Колумбия, Куба, Мексика, Нидерланды, Норвегия, Перу, Персия, Португалия, Сиам, Уругвай, Юго-Славия, Эквадор).

Б о л г а р и я.

По мирному договору, Болгария имеет право держать в составе своих морских сил только: 4 сторожевых судна и 6 посыльных судов для Дуная, для полицейской и охранной службы.

Сторожевые суда.

4 бывш. миноносца Смелый, Храбрый, Дерзкий, Строгий (постр. во Франции и собраны в Варне в 1907—08 г., водоизм. 100 тонн, скор. хода—26 узл. торп. аппараты сняты. Вольнонаемная команда 23 чел.).

Посыльные суда.

Симеон Великий (водоизм. 600 тонн, артиллерия—2—7,5), ? (водоизм. 400 тонн).

Сторожевые катера.

Около 9 паровых и моторных.

А р г е н т и н а.

Линкоры: Rivadavia, Moreno (1911 г., 32000 тонн, 22,5 узл.; артиллерия—12—30,5/50, 12—15,2/50, 16—10,2/50; 2—53 с. подв. торп. аппарат; броня: пояс $\frac{305}{102}$ м.м.).

Броненосные крейсера: General Belgrano, General San Martin, Garibaldi, Pueyrredon (1897 г.; 7000 тонн; 20 узл.; артиллерия: 2—25,4/40 или 4—20,3/40, 10—15,2/40).

Легкие крейсера: Buenos Aires (1895 г.; 4700 тонн; 23 узл.; артиллерия: 2—20,3/45, 4—15,2/45). Nueve de Julio (1892 г.; 3545 тонн; 22 узл.; артиллерия: 4—15,2/40, 8—12/40).

Броненосцы береговой обороны—Libertad, Independencia. Эскадренные миноносцы: 4—типа Cordoba (1911 г., 950 тонн, 34 узл.; артиллерия: 3—10; 4—53 с. торп. аппарат). 3—типа Corrientes (1896 г.; 340 тонн; 26 узл.; артиллерия: 1—7,5; 3—45 с. торп. аппарат). Миноносцы—6. Речные канлодки—2. Сторожевые суда—16. Минный заградитель—1. Канонерские лодки—1. Транспорты—8. Нефтеналивн. трансп.—1.

А в с т р и я.

3 речных сторожевых судна (1918 г., 128 тонн; 18,6 узл.; артиллерия: 4—7,6 противозаэропл. в двух башнях). 1 речн. сторож. катер (1916 г., 60 тонн; 18,6 узл.; артиллерия: 1—7/26).

Б е л ь г и я.

Миноносцы: 14 бывш. германских миноносцев (1914—15 г., водоизм. 107—243 тонн, 20—26 узл.). Моторные катера: 25 (бывш. герм. моторные тральщики). Посыльное судно: Zippia (бывш. англ. шлюп. типа Flower, см. стр. 156).

Б р а з и л и я.

Линкоры: Minas Geraes, Sao Paulo (1907 г.; 21200 тонн; 21 узл.; артиллерия: 12—30,5/45, 22—12/50, 2—7,6 противозаэропл.; броня: пояс $\frac{229}{102}$; модернизировались в Нью-Йорке в 1917—1920 г.). Легкие крейсера: Bahia, Rio-Grande-Sul (1909 г., 3100 тонн, 27,4 узл.; артиллерия: 10—12/50, 2—45 с. подв. торп. аппарат.); Barroso (1896 г., 3450 тонн, 20,5 узл., артиллерия: 6—15/50, 4—12/50). Броненосцы береговой обороны—1. Эскадренные миноносцы: Magalhao (1913 г., 934 тонны, 31 узл., артиллерия: 3—10; 4—53 с. торп. аппарат.). 10—типа Amazonas (1909 г., 560 тонн, 27 узл., артиллерия: 2—10; 2—45 с. торп. аппарат.). Подводные лодки: 3 типа F (1913—14, $\frac{250}{305}$ тонн, $\frac{13\frac{1}{2}}{8\frac{1}{2}}$ узл., район действия $\frac{1600}{100}$ ($\frac{8\frac{1}{2}}{4}$), 2—45 с. носов. торп. аппарат.). Спасательное судно для подводок—1. Речные канлодки—6. Минный заградитель—1. Учебное судно—1 (парусное). Угольный транспорт—1. Новая судостроительная программа: 1 крейсер «Вашингтонского» типа, 5 эсминцев, 5 подводок, несколько минных заградителей, гидрографическое судно. (Программа пока не утверждена).

В е н г р и я.

3 речных сторожевых судна (1916 г.; 128 тонн; 16 узл.; артиллерия: 1—7). 1 сторожевой катер (60 тонн).

В е н е ц у э л а.

3 устаревшие канонерские лодки, 1 вооруженный буксир, 1 угольный транспорт.

Г р е ц и я.

Линкоры: Kilkis и Lemnos (бывш. американские Idaho и Mississippi, 1905 г., 14700 тонн; 17 узл.; артиллерия: 4—30,5/45, 8—20,3/45, 8—17,8/45, 12—7,6/50, 1—7,6 противозаэропл.; 2 подв. 53 с. торп. аппарат.; броня: пояс—229 м.м.). Устаревшие линкоры Spetsai, Psara и Hydra (1889 г., 4808 тонн, 17 узл., артиллерия: 2—25,4/36, 1—25,4/30, 5—15,2/45).

Броненосный крейсер: Georgios Averoff (1910 г.; 10100 тонн; 22,5 узл.; артиллерия: 4—23,4/45, 8—19/45, 16—7,6, 1—7,6 противозаэропл.; 3 подв. 45 с. торп. аппарат. Броня: пояс—200 м.м.).

Легкий крейсер: Helle (бывш. китайский Fei Hung; 1912 г.; 2650 тонн; 21 узл.; артиллерия: 2—15,2/50, 4—10,2/50, 2—7,6; 2—45 с. подв. торп. аппарат.).

Эскадренные миноносцы: 4—типа Aetos (1910—12 г.; 980—1180 тонн; 32 узл.; артиллерия: 4—10,2/50, 4—53 с. торп. аппарат.). 3—типа Thyella (1907 г.; 400 тонн; 32 узл.; артиллерия: 2—7,6/50, 2—45 с. торп. аппарат.). 3—типа

Niki (1907 г.—350 тонн, 30,5 узл.; артиллерия: 2—7,6/50; 2—45 с. торп. аппарат.). Smyrne (бывш. австр. Ulan; 1907 г., 400 тонн, 29 узл., артиллерия: 6—7/40, 4—45 с. торп. аппарат.).

Миноносцы—12. Подлодки—2, строятся во Франции, готовность—1925 г., 590 (водоизм. $\frac{700}{700}$ тонн).

Минные заградители—4 (1881 г., устаревшие небольшие суда).

Канонерские лодки—7 (устарели). Моторные катера—2 (английского образца). Транспорты—5. Тральщики—2. Госпитальное судно—1. Матка эсминцев—1.

И с п а н и я.

Линкоры: Alfonso Trece и Jaime Primo (1913—14 г., 15700 тонн; 20,3 узл.; артиллерия: 8—30,5/50, 20—10/50. Броня: пояс—230 м.м. Третий однотипный линкор Espana до сих пор еще не снят с рифов у берегов Марокко).

Крейсера: Principe Alfonso, Almirante Cervera (1924 г., еще не вступили в строй; подробности см. в табл. IV на стр. 40). Carlos Quinto (1895 г.; 10100 тонн; 19 узл.; артиллерия: 2—28/35, 8—14/35, 4—10,5; 2—35 с. подв. торп. аппарат.). Princesa de Asturias, Cataluna (1896—00; 7500 тонн; 18 узл.; артиллерия: 2—24/40, 8—14/40).

Легкие крейсера: Don Blas Lezo, Mendez Nunez (1922—23 г.; 4725 тонн; 29 узл.; артиллерия: 6—15/50, 4—7,6 противозаэропл., 4—53 с. надводн. торп. аппарат.). Reina Victoria Eugenia (1920 г., 5600 тонн; 25,5 узл.; артиллерия: 9—15/50, 2—53 с. надв. торп. аппарат.). Reina Regente (1906 г.; 5900 тонн; 19,5 узл.; артиллерия: 10—15/45). Estremadura (1900 г. 2100 тонн; 19 узл.; артиллерия: 8—10,2/50). Rio de la Plata (1898 г.; 1950 тонн; 19,5 узл.; артиллерия: 2—14/35, 4—10,5).

Лидеры: 3—тип Churriguera. Эскадренные миноносцы: 3—типа Alcedo (данные лидеров и эсминцев см. в табл. V на стр. 43). 3—типа Bustamente (1913 г., 370 тонн; 28 узл.; 4—45 с. торп. аппарат.). 4—типа Audaz (1897 г., 470 тонн; 30 узл.; артиллерия: 2—7,6; 2—38 с. торп. аппарат.).

Миноносцы—22. Подводные лодки: 6—типа C (1923—25 г.; $\frac{915}{1290}$ тонн; $\frac{16}{10}$ узл.; артиллерия: 1—7,5; 6—53 с. торп. аппаратов—4 носовых и 2 кормовых).

6—типа B (1916—20 г.; $\frac{610}{740}$ тонн; $\frac{16}{10\frac{1}{2}}$ узл.; район действия $\frac{4200}{200}$ миль; артиллерия: 1—7,5; 4—45 с. торп. аппарат.). 3—типа A (1915—17; $\frac{260}{382}$ тонн;

$\frac{13}{8\frac{1}{2}}$ узл.; район действия $\frac{1000}{85}$ ($\frac{8,5}{4}$) миль; 2—45 с. носов. торп. аппарат.).

1—типа Isaac Peral (1916 г., $\frac{488}{750}$ тонн; $\frac{15}{10}$ узл.; район действия $\frac{2400}{70}$ ($\frac{11}{4,5}$) миль; артиллерия 1—7,5 противозаэропл.; 4 носов. торп. аппарат.).

Канонерские лодки—12. Моторные катера—12 (40 тонн, 19 узл.). Авиоматка: Dédalo (без полетной палубы; 10800 тонн, 12 $\frac{1}{2}$ узл.; принимает 25 аэропланов, 2 дирижабля, 2 аэростата). Транспорты—2. Тральщики—11. Спасательное судно для подводок—1.

К и т а й.

Легкие крейсера: Ying Gui, Chao Ho (1911 г.; 2750 тонн; 22,2 узл.; артиллерия: 2—15/50, 4—10/50, 2—7,5/50; 2—45 с. торп. аппарат.). Hai Yung, Hai Chou, Hai Chen (1898; 2950 тонн; 19,5 узл.; артиллерия: 3—15/40, 8—10,5/40). Hai Chi (1898 г.; 4300 тонн; 24 узл.; артиллерия: 2—20,3/45, 10—12/45, 5—45 с. надводн. торп. аппарат.).

Эскадренные миноносцы: 3—типа Chien Kang (1912 г.; 390 тонн; 30 узл.; артиллерия: 2—7,5; 2—45 с. торп. аппарат).

Миноносцы—8. Минные крейсера—3 (постр. 1895—00 г., 850 тонн., 23 узл.; артиллерия: 2—10,5; 2—3 надв. торп. аппарат).

Канонерские лодки—14. Речные канонерские лодки—14. Канлодки для полицейской службы (не входят в состав военного флота)—9 и 9 старых миноносцев.

Посыльные суда—2. Транспорт—1. Учебн. судно.—1.

К о л у м б и я.

1 канонерская лодка, 2 речных канонерских лодки, 6 моторных катеров и 1 транспорт.

К у б а.

Легкие крейсера: Cuba (1911 г.; 2055 тонн; 18 узл.; артиллерия: 2—10,5); Patria (1911 г.; 1200 тонн; 16 узл.; артиллерия: 2—7,5).

Канонерские лодки—6. Истребители подлодок—6 (бывш. американские SC 274). Посыльные суда—9.

М е к с и к а.

Броненосец береговой обороны: Anahis (куплен в 1924 г. у Бразилии; постр. 1898 г.; 3162 тонн; 15 узл.; 2—23,4/45, 4—12/50).

Канонерские лодки—7. Сторожевое судно—1. Вооруженные транспорты—2.

Н и д е р л а н д ы.

Броненосцы береговой обороны: De Zeven Provinciën (1909 г.; 6530 тонн; артиллерия: 2—28/42, 4—15/40, 10—7,5). Jacob van Heemskerck, Marten Harpertzoon Tromp, Hertog Hendrik (1902—1906; 5000—5300 тонн; 16,5 узл.; артиллерия: 2—24/40, 6 (или 4)—15/40).

Крейсера: Java, Sumatra (подробности см. в табл. IV, на стр. 40), Gelderland (1898 г., 4030 тонн; 20 узл.; артиллерия: 10—12, 2—7,5. Учебное судно).

Эскадренные миноносцы: 2 строятся (1650 тонн, 34 узл., артиллерия: 4—12/50, 2—7,5 противозащит.; 6 торп. аппарат—2 тройных), 7 типа Wolf (1910—13 г.; 510 тонн; 30 узл.; артиллерия: 4—7,5/55; 2—45 с. торп. аппарат). Миноносцы—20.

Подлодки—16 в строю и 6 строятся. Новейшие типы подлодок: O11—O6 (1922—25 г., $\frac{510}{650}$ тонн; $\frac{17,5}{8}$ узл.; 5 торп. аппарат.—2 носов. 53 с., 2 носов. 45 с.

и 1 корм. 45 с.); KX—K VIII (1917—23 г.; $\frac{570}{715}$ тонн; $\frac{17}{10}$ узл.; район действия 3500 (11) $\frac{25}{8,5}$ миль; артиллерия: 1—7,5 6—45 с. торп. аппарат.). Подлодки типа K совершили в 1920 г. переход в Нидерландскую Индию в 75 дней.

Броненосные канонерские лодки—3. Посыльные суда (шлюпы)—2. Канонерские лодки—5. Минные заградители—15 (небольшие заградители, 280—820 тонн).

Тральщики—4. Матки подлодок—2. Гидрограф. суда—7. В настоящее время в Нидерландской Индии находятся: брон. бер. обороны De Zeven Provinciën, все 7 эсминцев, 9 подлодок, 4 минных заградителя, 2 шлюпа).

(Разрабатывается новая судостроительная программа).

Н о р в е г и я.

Броненосцы береговой обороны: Norge, Eidsvold (1900 г., 4200 тонн; 17 узл.; артиллерия: 2—21/45, 6—15/45, 8—7,6). Harald Haarfagre, Tordenskjold (1897 г.; 3900 тонн; 17 узл.; артиллерия: 2—21/45, 6—12/44, 6—7,6).

Эскадренные миноносцы: 3—типа Garm (1910—13 г.; 540 тонн; 27 узл.; артиллерия: 6—7,6; 3—45 с. торп. аппарат). Миноносцы—29.

Подводные лодки: 6—типа В (1922—23 г.; $\frac{413}{625}$ тонн, $\frac{14,5}{8,5}$ узл.; артил-

лерия: 1—7,6; 4—45 с. торп. аппарат.). 3—типа А (1913 г.; $\frac{250}{335}$ тонн; $\frac{14}{9}$ узл.;

3—45 с. торп. аппарат., запас торпед—4) 1—типа А (1909 г.; $\frac{205}{255}$ тонн, $\frac{11,7}{9}$ узл.;

3—45 с. торп. аппарат., запас торпед—4).

Канонерские лодки—9. Минные заградители—Frøya (1916 г.; 755 тонн; 22 узл.; артиллерия: 4—10,5; запас мин—200). Glommen, Laugen (1917 г. 335 тонн; 9,5 узл. артиллерия: 2—7,6. Запас мин—50).

П е р у.

Легкие крейсера: Almirante Grau, Coronel Bolognesi (1906 г.; 3200 тонн; 24 узла; артиллерия: 2—15/50, 8—7,6; 2—45 с. подв. торп. аппарат). Эскадренный миноносец: Teniente Rodriguez (1909 г.; 490 тонн; 28 узл.; 3—45 с. торп. аппарат.).

Подводные лодки: 2—типа Ferré (1913 г., $\frac{300}{400}$ тонн, $\frac{14}{9}$ узл., 1 носов. торп. аппарат., 4 аппарат. Джевецкого).

Канонерские лодки—1. Транспорт—1. Сторожевые катера—7.

П е р с и я.

2 канонерские лодки и 1 тральщик.

П о р т у г а л и я.

Броненосец береговой обороны: Vasco da Gama (1876 г.; 3000 тонн; 15,5 узл.; артиллерия: 2—20/40, 1—15/45, 1—10/40, 6—7,6).

Крейсера: Adamastor (1896 г., 1750 тонн; 2—10,5/40; 3—45 с. надводн. торп. аппарат.).

Посыльные суда: (бывш. англ. шлюпы) Republica, Carvalho Araujo.

Эскадренные миноносцы: проектирована постройка 2 лидеров по 2000 тонн и 4 эсминцев по 1200 тонн. 4 эсминца типа Vouga (1914—1921 г.; 660 тонн; 30,3 узл.; артиллерия: 1—10,5; 2—45 с. торп. аппарат.). 1 типа Tejo (1901 г., 526 тонн, артиллерия: 1—10,5, 1—7,6. 2—35 с. торп. аппарат.).

Миноносцы—9 (из них 4 бывш. австрийских).

Подводные лодки: 3 типа Foca (1915—17 г., $\frac{260}{389}$ тонн; $\frac{14,2}{8}$ узл.; район действия: $\frac{3500 (8\frac{1}{2})}{100 (4)}$ миль; 2—45 с. носов. торп. аппарат., запас торпед—4).

1 типа Espadarte (1912 г.; $\frac{245}{300}$ тонн; $\frac{13,8}{8}$ узл.; район действия $\frac{1500 (8\frac{1}{2})}{100 (4)}$; 2—45 с. носов. торп. аппарат., запас торпед—4).

Канонерские лодки—14. Речные канонерские лодки—3. Минный заградитель—1. Транспорты—2. Моторные катера—2 (бывш. англ. М. Л.). Спасательные суда—1. Гидрографические суда—1.

С и а м.

Эскадренные миноносцы: Phra Ruang (бывш. английский Radiant, 1917 г.; 1035 тонн; 39,7 узл.; артиллерия: 3—10,2; торп. аппарат. 4—53 с.).

2—типа Sua Gamron-Sindhu (1908—12; 375 тонн; 27 узл.; артиллерия: 1—7,6; 2—45 с. торп. аппарат.). Миноносцы—4. Канонерские лодки—5. Посыльные суда—4. Транспорты—3, Яхты—1. Нефтеналивной транспорт—1.

У р у г в а й.

Легкий крейсер: *Montevideo* (бывш. итальянский *Dogali*, 1890 г.; 2050 тонн; 17 узл.; артиллерия: 6—15, торп. аппарат, 4 надводн.).

Минный крейсер: *Uruguay* (1910 г., 1150 тонн; 23 узл.; артиллерия: 2—12/43; 4—7,6; торп. аппараты 2—45 с. надв.). Канонерские лодки—1. Сторожевые суда—4. Учебное судно—1.

Ч и л и.

Линкор: *Almirante Latorre* (во время мировой войны входил в состав английского флота под именем *Canada*; 1913 г.; 32000 тонн; 23—24 узл.; артиллерия: 10—35,6/45, 14—15,2/50, 2—7,6 противозащит. 4—53 с. подводн. торп. аппарат. Броня: пояс—229 м.м.).

Броненосец береговой обороны—1.

Броненосные крейсера: *Esmeralda* (1896 г.; 7050 тонн; 23 узл.; артиллерия: 2—20,3/40, 12—15/40, 12—7,5, 2—45 с. надв. торп. аппарат.). *O'Higgins* (1897 г.; 8600 тонн; 21 узл.; артиллерия: 4—20,3/45, 10—15/40; 10—7,6; 2—45 с. подв. торп. аппарат.).

Крейсера: *Chacabuco* (1898 г.; 4500 тонн; 23 узл.; артиллерия: 2—15/50, 10—12/40, 12—7,6). *Ministro Zenteno* (1896 г.; 3420 тонн; 18 узл.; артиллерия: 8—15/40). *Blanco Encalada* (1893 г.; 4500 тонн; 21,5 узл.; артиллерия: 2—20,3/40, 8—15/40, 2—12, 4—7,6).

Лидеры: 3—типа *Alm. Riveros* (бывш. англ. тип *Botha*; 1911—15 г.; 1730 тонн; 31 узл.; артиллерия: 2—12, 2—10,2, торп. аппарат. 4—53 с.).

Эскадренные миноносцы: 2—типа *Alm. Lynch* (1913 г.; 1850 тонн; 32 узл.; артиллерия: 6—10,2; 4—53 с. торп. аппарат.). 3—типа *Cap. O'Brien* (1901 г.; 350 тонн; 30 узл.; артиллерия: 1—7,6; 2—45 с., торп. аппарат.). 4—типа *Cap. Gamero* (1896 г.; 310 тонн; 30 узл.; артиллерия: 1—7,6; 3—45 с. торп. аппарат.).

Подводные лодки: 6—типа *H* (бывшие английские, постр. в Америке 1915—17 г.; $\frac{364}{435}$ тонн; $\frac{13}{10}$ узл.; район действия $\frac{2800 (11)}{30 (5)}$ миль; 4—5 с. носов. торп. аппарат.).

Сторожевые суда: 4 (типа *Кобчик*, бывш. русские, куплены у Финляндии) и 7 более старых.

Транспорты—3. Учебные суда—1 (парусное).

Ю г о - С л а в и я.

Речные мониторы—4 бывш австр. (того же типа, как румынские *Visočina* и *Basarabia*).

Минные заградители—6 (бывш. герм. тральщики типа *M*, 520 тонн, артиллерия:—2—10 противозащит.).

Тральщики—4. Посыльные суда—8. Учебное судно—1.

Э к у а д о р.

Канонерские лодки—2.

О Г Л А В Л Е Н И Е.

| | |
|---|--------|
| Предисловие. | стр. |
| В. Е. Егорьев. Морская политика главных морских держав. (Вступительная статья) | V—XXXI |
| Наиболее типичные суда морских сил СССР (фотографии) 1—16 | |
| Глава I. Классы и типы военных судов | 17 |
| „ II. Вашингтонская конференция и ее влияние на современное состояние флотов. | 50 |
| „ III. Англия | 59 |
| „ IV. Соединенные Штаты Америки | 84 |
| „ V. Япония | 104 |
| „ VI. Франция | 114 |
| „ VII. Италия, Испания | 121 |
| „ VIII. Флоты наших ближайших соседей: Балтийское море, Финляндия, Эстония, Латвия, Польша, Германия, Дания, Швеция | 124 |
| „ IX. Черное море. Румыния, Турция | 133 |

Т А Б Л И Ц Ы.

| | |
|--|-----|
| Объяснение к таблицам | 139 |
| Англия | 144 |
| С. Ш. А. | 160 |
| Япония | 170 |
| Франция | 184 |
| Италия | 198 |
| Финляндия | 210 |
| Эстония | 212 |
| Латвия | 212 |
| Польша | 214 |
| Германия | 216 |
| Дания | 220 |
| Швеция | 222 |
| Румыния | 228 |
| Турция | 230 |
| Второстепенные морские державы | 233 |

Редакционно-Издательский Отдел Военно-Морских Сил РККФ,
ИДЯ НАВСТРЕЧУ МАССЕ РЯДОВЫХ КРАСНОФЛОТЦЕВ,

ПРЕДЛАГАЕТ ПОДПИСЫВАТЬСЯ НА ЖУРНАЛ

„КРАСНЫЙ ФЛОТ“

НА СЛЕДУЮЩИХ ЛЬГОТНЫХ УСЛОВИЯХ:

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА ДЛЯ КРАСНОФЛОТЦЕВ УСТАНОВЛИВАЕТСЯ

в 12 (ДВЕНАДЦАТЬ) рублей

за годовой комплект журнала.

ВЗНОСЫ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЕ ПО ОДНОМУ РУБЛЮ.

Товарищи, желающие получить журнал с начала года, вносят при подписке по рублю за каждый прошедший от начала года месяц.

Подписка принимается в Торгсекторе Морредиздата — Главное Адмиралтейство, а также через уполномоченных „Красного Балтийского Флота“.

ВНИМАНИЕ!

ВНИМАНИЕ!

В. С. Н. Х.

Ленинградский Пеньковый Трест
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ФАБРИКА

„КАНАТ“

(Основана в 1890 году).

Ленинград, Петровский Остров, Петровский просп., № 6.

ПРОИЗВОДСТВО

снастей пеньковых, манильских и хлопчатобумажных, КАНАТОВ, ЛИНЕЙ, ВЕРЕВОК для горно-промышленных и железнодорожных потребностей. КОРАБЕЛЬНЫХ и РЫБОЛОВНЫХ снастей и линий, БУКСИРОВ, и т. п., а также смоленой и белой ПАКЛИ.

Н. К. П. С.

Сев.-Зап. Государственное Речное Пароходство

„КРАСНЫЙ ВОДНИК“

(бывш. КЕБКЕ).

Ленинград, Ул. 3 июля, № 50-Б.

Телефоны: { 543-67.
568-46.
577-82.

Телегр. адрес: Ленинград—Красвод.

ТЕКУЩИЕ СЧЕТА:

В Госбанке . . . № 5861.
В Промбанке . . . № 1650.
В Коммунбанке . . . № 881.

ФАБРИКА

Спасательных снарядов,
Флагов,
Гребных, парусных, складных, спасательных шлюпок,
Лыж,
Палаток,
Ангар для аэропланов,
Парусов,
Кранцев, тентов, брезентов, и др. такелажных изделий,
Складной мебели для судов и палаток,
Водонепроницаемых тканей для технических и химических целей,
Спец- и прозодежды,
Штормового и форменного платья,
Изоляции паропроводов и пароводяных котлов.

По вызовам на места, для производства изоляционных работ и оборудования судов такелажем, командированы опытные специалисты.

Фабрика принимает на себя полную гарантию за аккуратность и срочность исполнения.

Все справки и сведения высылаются по первому требованию.

Цена 2 р. 50 к.

