

Глава V

КОРАБЛИ ГОСУДАРСТВ АНТАНТЫ ДЛЯ БОЯ В ОТКРЫТОМ МОРЕ

Англия

Общая тенденция развития английских военных кораблей, за исключением одного случая, идет, как и у других морских держав, по линии постоянного увеличения водоизмещения.

После кораблей типа *Majestic* (спущенных на воду в 1895—1896 гг.), достигших водоизмещения в 15 150 *m*, появилось течение против постройки столь больших кораблей. Сторонники этого течения, исходя из ряда военных и экономических соображений, требовали постройки кораблей меньшего типа. Под давлением этого течения было построено 6 линейных кораблей типа *Canopus* (спущены на воду в 1897—1899 гг.) водоизмещением всего в 13 150 *m*¹ и 5 линейных кораблей типа *Duncan* (спущены на воду в 1901 г.) водоизмещением в 14 200 *m*. Но затем с постройкой 8 кораблей типа *King Edward VII* (спущены на воду в 1903—1905 гг.) водоизмещением в 16 600 *m*² снова начался рост водоизмещения. Между ними было построено 8 кораблей типа *Formidable* и один типа *Majestic* (спущены на воду в 1898—1902 гг.) водоизмещением в 15 250 *m*.

Ограниченные размеры этих меньших кораблей потребовали некоторых жертв. Желая сохранить то же

¹ Современные типу *Кайзер* (11 150 *m*) в Германии.

² Ср. с типом *Брауншвейг*—13 200 *m*.

артиллерийское вооружение, какое было на кораблях предыдущих типов, пришлось значительно уменьшить толщину брони.

Корабли типа *Duncan* были построены в ответ на русские быстроходные линейные корабли типа *Пересвет*. Благодаря применению водотрубных котлов системы Бельвиля удалось увеличить мощность машин до 12 000 л. с., а на кораблях типа *Majestic* до 18 000 л. с., что увеличило скорость на 1—2 узла. Эта увеличенная скорость была достигнута на кораблях типа *King Edward VII* и *Lord Nelson* при той же мощности механизмов, несмотря на увеличение водоизмещения на 2 500 т, лучшим выбором обводов корпуса.

Корабли этих типов отличались тем, что наравне с обычной главной артиллерией (4—305/35 на *Majestic*, 4—305/45 на *Lord Nelson*) имелась очень сильная средняя артиллерия (в том числе орудия калибром в 234 мм и 190 мм против ранее применявшегося 152-мм калибра). Последующие корабли, начиная с *Dreadnought* (заказ 1905 г., спуск на воду в 1906 г.) и до кораблей типа *Iron Duke* (спущены на воду в 1912—1913 гг.), наряду с возможно более сильной главной артиллерией (10—305-мм и *Iron Duke* 10—343-мм) имели лишь легкую артиллерию, а именно сам *Dreadnought* 24—76-мм, следующие корабли этого класса от 16 до 18 102-мм орудий.

Скачок, осуществленный в развитии военных кораблей постройкой линейных кораблей-дредноутов, заключался не только в новом расположении артиллерии, но, главным образом, в новой конструкции корпуса и машин¹. Процентное отношение веса артиллерии к водоизмещению корабля осталось практически тем

¹ И в особенности в чрезвычайном увеличении мощи артиллерии главного калибра при незначительном увеличении водоизмещения: корабли предшествовавших *Dreadnought*'у типов *King Edward VII* и *Lord Nelson* при водоизмещении около 17 000 т имели по четыре 305-мм (12") башенных орудия, т. е. по 4 250 т водоизмещения на одно орудие, тогда как *Dreadnought* при 22 000 т имел 10 башенных орудий того же калибра, т. е. всего по 2 200 т на одно орудие главного калибра.—Н. Н.

Состав английского флота и

Период времени	Линейные корабли		Крейсеры	
	большие линкоры	старые линкоры	линейные крейсера	брониров. крейсера
Состояло в августе 1914 г.	22 481 550	41 613 700	9 192 500	34 433 300
Вступило в строй:				
в 1914 г.	4 102 200	—	1 29 000	—
„ 1915 „	5 ¹ 140 500	—	—	—
„ 1916 „	5 147 200	—	4 92 000	—
„ 1917 „	1 29 800	—	—	—
„ 1918 „	—	—	—	—
Всего. . .	37 901 250	41 613 700	14 ² 313 500	34 433 300
Потери во время войны	2 53 000	12 160 800	3 64 000	12 175 520
Состояло к концу войны	35 848 250	29 452 900	11 249 500	22 257 780

¹ Включая строившиеся в Англии для других стран и реквизированные ею линейные корабли *Erin*, *Agincourt* и *Canada*.

² Не считая переделанного в авианосец линейного крейсера *Furious*.

³ Водоизмещением меньше 300 т, включая совсем старые миноносцы.

⁴ За все время войны.

его изменения за время войны

р ы		Легкие крейсера		Лидеры и эсминцы		
большие крейсера	с бортовой броней	с палубной броней	лидеры	эсминцы	мино- носцы	
14 111 080	10 55 000	84 424 900	—	226 156 000	107 ³ 17 400	
—	11 39 000	—	—	—	—	
—	8 30 000	—	—	—	—	
—	5 22 800	—	—	—	—	
—	3 12 600	—	—	—	—	
—	5 21 000	—	19 ⁴ 30 240	284 ⁴ 320 000	—	
14 111 080	42 181 300	84 424 900	19 30 240	510 476 000	107 17 400	
—	2 9 200	11 44 700	3 5 220	65 53 000	11 2 250	
14 111 080	40 172 100	73 380 200	16 25 020	445 423 000	96 15 150	

же, что и раньше, но благодаря экономии в весе корпуса и механизмов и удачному выбору обводов корабля удалось увеличить скорость корабля на 2 узла.

Линейный корабль *Dreadnought* имел проектное водоизмещение 18 900 *m* (полное—около 22 000 *m*) и развил после испытаний с разными винтами при мощности в 26 000 л. с. на валу и при 320 оборотах в минуту скорость в 21,6 узла. Скорость, развиваемая до этих пор линейными кораблями, равнялась 19 узлам. Таким образом, новый корабль имел скорость большую, чем на 2 узла с лишком. При мощности в 23 000 л. с. на валу корабль давал 21 узел; для такой же скорости при ранее применявшихся обводах нужно было бы иметь 28 000 л. с. на валу; это дало экономию в 5 000 л. с. на валу. В связи с этим можно было уменьшить число котлов и укоротить корабль на 7,62 м. Увеличение мощности механизмов стало возможным благодаря применению паровых турбин. Этот новый тип главных механизмов был установлен и с большим успехом испытан на легком крейсере *Amethyst*. Введение паровых турбин на линейных кораблях в значительной степени способствовало созданию кораблей типа *Dreadnought*.

Внезапный расцвет кораблестроения был вызван не изменением вооружения, а успехами, достигнутыми в постройке корпусов и механизмов, а затем и введением противоторпедных переборок на линейных кораблях *Bellerophon*, *Superb* и *Temeraire*, начатых постройкой почти одновременно с *Dreadnought*. Они были началом новой эры больших боевых кораблей, которые во время войны одни считались еще боеспособными и были хорошо защищены от мин и торпед.

Из линейных кораблей, еще находившихся в Англии в постройке к началу войны, вступили в строй: линейные корабли *Benbow* и *Emperor of India* типа *Iron Duke* (25 400 *m*), — в ноябре 1914 г. (в Германии тип *Кениг*); из 5 кораблей типа *Queen Elisabeth* (28 000 *m*) прототип этого имени—в январе 1915 г., *Warspite*—в апреле 1915 г., *Barham*—в октябре 1915 г., *Valiant*—в конце 1915 г. и *Malaya*, построенный на средства

туземных малайских государств,—в начале 1916 г. Затем из 5 кораблей типа *Royal Sovereign* (29 800 *m*) 4 вошли в состав Гранд Флита в 1916 г., а пятый—в 1917 г. (в Германии соответственно *Байерн* и *Баден*—28 600 *m*—в 1916 г.).

Кроме этих линейных кораблей, в состав английского флота были введены линейные корабли *Erin*, *Agincourt*, *Canada* и *Eagle*, строившиеся на английских верфях для других государств.

Постройка 4 линейных кораблей, заказанных после начала войны, так и не была осуществлена ввиду перегрузки верфей.

4 корабля типа *Iron Duke* участвовали в Ютландском сражении. *Marlborough* имел здесь попадание торпедой. Повреждения были исправлены в течение 6 недель.

Корабли типа *Queen Elisabeth*, за исключением самого л. к. *Queen Elisabeth*, также участвовали в Ютландском сражении и вели бой с германскими линейными крейсерами, при этом л. к. *Malaya* имел 8 попаданий крупными снарядами; л. к. *Queen Elisabeth* с конца февраля до начала мая 1915 г. участвовал в экспедиции против Дарданелл.

Оба корабля типа *Royal Sovereign*, очень похожие на корабли типа *Queen Elisabeth*, тоже участвовали в Ютландском сражении.

Перед Ютландским сражением все указанные выше корабли получили на основе боевого опыта следующие усовершенствования: на них была заменена часть брони, улучшена защита подводной части корпуса, укреплены палубы, установлены переборки для защиты погребов боеприпасов.

Из кораблей, строившихся для других государств, *Erin* (23 400 *m*) был заказан Турцией на верфи Виккерс под названием *Решадие* в 1911 г.¹ К началу войны он был почти готов. После внесения некоторых изменений и усиления защиты подводной части корабля он уже в сентябре 1914 г. был введен в строй. Л. к. *Agincourt* (28 000 *m*), бывший бразильский ли-

¹ См. „Турция“, стр. 89.

нейный корабль *Рио де Жанейро*, затем уступленный Турции под названием *Осман Бириндже*, после начала войны, уже в августе 1914 г., также был включен в состав английского флота; и в этом случае были внесены некоторые изменения. Л. к. *Agincourt* отличался удобным размещением башен, но имел более слабое бронирование и меньший запас угля по сравнению с другими английскими линейными кораблями. Л. к. *Canada* (28500 т) был заказан Чили у Армстронга в 1911 г. и в ноябре 1913 г. спущен на воду под названием *Альмиранте Латорре*. Хотя этот корабль был куплен Англией еще в сентябре 1914 г., но в строй он вступил годом позже; пришлось внести в его конструкцию много изменений, чтобы приспособить его к английским требованиям. Мостик, боевая рубка, пост управления огнем на фокмачте были переоборудованы; вместо двух коротких близко поставленных грот- и бизань-мачт была установлена одна большая мачта с постом управления торпедной стрельбой; в связи с изменением мачт пришлось укоротить дымовые трубы.

Л. к. *Eagle*, однотипный с *Canada*, был заказан Чили у Армстронга в начале 1913 г. под названием *Альмиранте Кохрен*; во время войны он был приобретен Англией и переоборудован под авианосец; палубные надстройки, дымовые трубы и т. п. были сдвинуты на правый борт, башни были убраны, так что освободилось место для сплошной открытой полетной палубы длиной в 210 м. Корабль был снабжен также противоминным утолщением¹. Этот корабль был спущен на воду летом 1918 г., но закончен постройкой только после окончания войны (весной 1920 г.). В конце 1920 г. л. к. *Canada* был снова продан Чили, а л. к. *Eagle* остался в составе английского флота, и вместо него Чили было передано 6 английских подводных лодок класса *H* водоизмещением 335/435 т.

¹ Это утолщение образуется особой наружной обшивкой с обоих бортов корабля ниже ватерлинии. Внутреннее пространство утолщения пусто. Этим ослабляется взрывной эффект торпеды, попавшей в это утолщение.

Эти 6 подводных лодок были построены для Англии в Америке.

Таким образом, Англии удалось включить в состав своего флота 3 ценных чужих линейных корабля, которым Германия не могла ничего противопоставить.

Из бронированных крейсеров к началу войны на верфи Браун в Клайдбэнке находился в постройке линейный крейсер *Tiger*. Готовность его была таковой, что он был введен в строй уже в октябре 1914 г. Интересно отметить, что уже после начала постройки на этом корабле были изменены главные механизмы: мощность их была увеличена с 87 000 л. с. на валу до 108 000 л. с. на валу, что при расчетном водоизмещении в 28 900 т¹ должно было увеличить скорость хода с 28 до 30 узлов. При полном грузе водоизмещение этого корабля достигало не менее 35 000 т. На основании опыта боев на Доггербанке (24 января 1915 г.) и Ютландского, в которых крейсер оба раза сильно пострадал, на *Tiger* была улучшена защита артиллерийских погребов путем усиления над ними броневой палубы.

Во время войны была начата постройка линейных крейсеров *Repulse* и *Renown* (27 000 т), четырех крейсеров типа *Hood* (42 000 т), а также *Courageous*, *Glorious* и *Furious* (19 400 т).

Последние 3 крейсера в смысле бронирования представляли собой шаг назад к типу *Invincible* и даже к старым броненосным крейсерам до-дредноутского периода. Поэтому в английском флоте они официально назывались „большими легкими крейсерами“. Решение о постройке таких кораблей последовало под давлением лорда Фишера на основании опыта первых столкновений германских и английских кораблей в Северном море 28 августа 1914 г., боя под Коронелем 1 ноября 1914 г. и боя у Фалкландских островов 8 декабря 1914 г. На основании этого опыта большое значение было придано увеличению скорости хода, дальности орудий крупного калибра

¹ В Германии *Дерфлингер* (26 600 т, 28 узлов).

(381-мм), большому району плавания и хорошим мореходным качествам. Небольшая осадка (6,6 м) по проекту лорда Фишера должна была сделать эти корабли пригодными для действий в Балтийском море. Таким образом, был создан особый класс корабля, который мог быть применен против легких морских сил в борьбе с неприятельской торговлей или против кораблей, из которых состоял германский отряд крейсеров; эти корабли могли с успехом действовать против германских легких крейсеров, но для борьбы с германскими линейными кораблями эти корабли были недостаточно сильными.

Оба линейных крейсера *Repulse* и *Renown* по первоначальным планам были заказаны в августе 1914 г. на верфях Палмер и Фэрфилд как линейные корабли типа *Royal Sovereign*. В декабре этого же года чертежи внезапно изменены. Несмотря на это, закладка совершенно заново запроектированного типа произошла уже 25 января 1915 г., и через 19 и 20 месяцев оба корабля были закончены постройкой. Хотя при постройке были по возможности использованы материалы, заготовленные еще до перемены проекта, однако, нужно отметить быстроту переконструирования и постройки этих кораблей, тем более что постройку л. кр. *Repulse* пришлось передать с верфи Палмер, стапель и спусковое устройство которой не соответствовали новой длине корабля, на верфь Джона Браун.

Постройка крейсеров *Courageous* и *Glorious*, заложенных 28 марта 1915 г. и 1 мая 1915 г., заняла соответственно лишь 19 и 16½ месяцев времени. *Furious* был заложен 8 июня 1915 г. и вступил в строй 26 июня 1917 г., т. е. всего лишь через 24 месяца. Защита подводной части этих кораблей по сравнению с предыдущими типами была улучшена ценой незначительного увеличения водоизмещения (до 19 400 т); 4—381-мм башни были сняты. Вместо них в носовой части был поставлен ангар для самолетов, а от дымовой трубы на корму была устроена полетная палуба длиной в 90 м. Однако, переоборудование под авианосец было принято лишь после вступления этого корабля в строй.

Что с постройкой больших линейных крейсеров Англия пошла по неправильному пути, видно хотя бы из поражения англичан в бою линейных крейсерских сил в Ютландском сражении, а особенно из того, что 4 крейсера типа *Hood* (42 000 *t*), заказанные в конце 1916 г., на основе опыта Ютландского сражения были, насколько это оказалось возможным, переоборудованы в своем проекте. Эта реконструкция опять создала новый класс, который, как и корабли типа *Queen Elisabeth*, следует рассматривать как промежуточный класс между линейным кораблем и линейным крейсером. Но и этот тип не был признан удовлетворительным, так что из четырех кораблей был выстроен только сам л. кр. *Hood*, законченный в 1920 г.

Ввиду того что германские линейные крейсера типа *Макензен* (31 000 *t*, 8—350-мм орудий, скорость 28 узлов) с разных точек зрения превосходили боевой мощью своих английских ровесников типа *Repulse* (27 000 *t*, 6—381-мм орудий, скорость 32 узла), корабли типа *Hood* первоначально рассматривались как ответ на корабли типа *Макензен*. Водоизмещение запроектированного в 1915 г. линейного крейсера *Hood* первоначально составляло 36 700 *t* при скорости 32 узла и вооружении в 8—381-мм орудий. После Ютландского сражения, которое обнаружило низкие защитные качества английских линейных крейсеров, чертежи уже заказанного в начале 1916 г. линейного корабля-крейсера *Hood* были капитально переработаны, чтобы удовлетворить новым требованиям по улучшению бронирования и увеличению живучести; водоизмещение этого корабля было увеличено примерно на 5 000 *t*, а расчетная скорость хода соответственно уменьшена на 1 узел. Но так как полученные таким образом результаты казались недостаточными, то постройка других кораблей типа *Hood* была прекращена, и был разработан проект улучшенного увеличенного корабля типа *Hood* — *сверх-Hood*. Чтобы быть более уверенным, что на нем учтен весь опыт войны, заказ его все откладывался. Проект был даже передан на

рассмотрение и отзыв особого „Комитета по национальной обороне“, состоявшего из специалистов. Но заказы на постройку этих кораблей, выданные после тщательной проверки частным верфям, были аннулированы в связи с Вашингтонским соглашением.

Необходимо отметить, что хотя после окончания войны и существовало стремление поддержать государственные предприятия выдачей заказов, все же заказ на постройку этих кораблей пришлось сдать частным заводам, так как государственные верфи не располагали необходимой величины стапелями. Стоимость переоборудования стапелей на государственных верфях была бы чрезвычайно высокой; например, переоборудование верфи в Дэвонпорте обошлось бы в 350 000 ф. ст., в Портсмуте — 650 000 ф. ст.¹

Вышеприведенные факты показывают, что после войны в Англии на основании опыта войны сочли необходимым внести существенные изменения в конструкцию крупных боевых кораблей. В противоположность этому в проектах новых германских кораблей, которые должны были строиться после войны, не видно существенных изменений по сравнению с их предшественниками. По указанной выше причине и готовые новые английские корабли подверглись значительной перестройке; например, была улучшена броневая защита линейного крейсера *Repulse*, что обошлось в 860 648 ф. ст.

Ввиду затруднений, задержавших, как и в Германии, постройку больших боевых кораблей, англичанам пришлось отказаться от принципа „Two Power Standard“², и, таким образом, после окончания войны Англия стала перед фактом вытеснения ее с позиции гегемона на море. Задержка постройки кораблей в военное время представляла собой для Англии некоторый перерыв в постройке, который можно было бы нагнать только с большим трудом и ценой значи-

¹ „Морской ежегодник“, Брассэ 1921—1922 гг.

² Равенство британского флота флотам двух следующих по силе морских держав.

тельных затрат. Не только необходимое число кораблей, но и увеличение их размеров, необходимое для того, чтобы вернуть Англии превосходство над кораблями других морских держав, потребовали бы таких затрат, на которые даже Англия уже не была способна.

Журнал „The Engineer“ в номере от 22 апреля 1921 г. писал: „В момент, когда Англия после пятилетнего перерыва решила вновь приступить к постройке больших военных кораблей, приходится отметить, что другие государства¹ строят корабли, значительно превосходящие лучшие английские и по вооружению, и по скорости хода. Поэтому английские конструкторы должны разработать новый тип военного корабля, по возможности равный по своей боевой мощи кораблям других стран, но без чрезмерного отягощения бюджета. Англия легко могла бы занять свое старое место, заложив корабли еще невиданных размеров и стоимости. Но осуществление этой политики встречает большие затруднения. Решения задачи следует искать не в увеличении размеров, а в технических усовершенствованиях, например, в более сосредоточенном расположении вооружения², в новой системе бронирования, в большей экономии веса машинной установки. Если нашим инженерам будет предложено приложить все силы к созданию нового типа, то они — мы в этом вполне уверены — создадут новый тип корабля, которому нечего будет бояться сравнения с новейшими кораблями других стран, имеющими большее водоизмещение и стоящими дороже“.

Несмотря на такие советы, Англии пришлось перейти к водоизмещению, превосходящему водоизмещение новейших кораблей Соединенных Штатов и Японии. Это угрожало Соединенным Штатам потерей завоеванного положения, так как они по условиям проходимости Панамского канала уже дошли до предельной величины своих кораблей. Поэтому оба государства по разным причинам были заинтересованы в поста-

¹ Здесь подразумеваются Соединенные штаты и Япония.

² Применение вместо двухорудийных башен — трехорудийных.

новке вопроса о разоружении на море и созвали Вашингтонскую конференцию. Всякая последующая конференция по разоружению будет являться ни в коем случае не следствием желания мира, а результатом приведенных выше соображений.

Вследствие стремления английского флота создавать легкие крейсеры, могущие нести разведывательную службу и участвовать в войне против неприятельской торговли, т. е. стремления к созданию типов, отвечающих по своим качествам разным военным требованиям, линия развития легких крейсеров английского флота не является такой простой, как в германском флоте. Поэтому эволюция легких крейсеров английского флота в смысле размеров, скорости и вооружения шла неравномерно. Но вплоть до конца войны можно различить два отдельных типа крейсеров: крейсер для разведывательной службы с водоизмещением, не превышающим 4 800 *m*, и крейсер для дальних театров с водоизмещением больше 4 800 *m*. Первые в общем отличались большей скоростью хода, вторые — более сильным вооружением или по крайней мере большим числом орудий и большим запасом топлива. Отход от этих тенденций проявился только в конце войны и после нее на крейсерах типов *Emerald* и *Hawkins*. Приводимая ниже таблица (стр. 106) дает обзор развития английских легких крейсеров в довоенный период под вышеуказанным углом зрения.

Из таблицы ясно видно влияние водоизмещения на вооружение, бронирование, скорость хода и запас топлива. Нужно подчеркнуть и влияние технических усовершенствований, которые иногда приводили к уменьшению водоизмещения при прочих равных качествах кораблей.

Начиная с приведенных под № 9 крейсеров типа *Chatham*, все последующие легкие крейсеры, кроме палубной брони, получили и бортовую броню. Начиная с приведенных под № 11 крейсеров типа *Aurora*, все крейсеры были оборудованы под нефтяное отопление.

Новейшими легкими крейсерами, находившимися в строю к началу войны, были крейсеры типа *Birming-*

ham, приведенные в таблице под № 10. Из приведенных под № 11 первым в начале войны вступил в строй крейсер *Arethusa*. Он был поврежден еще 28 августа 1914 г. во время Гельголандского боя, а в феврале 1916 г. затонул, подорвавшись на минах. Следующие крейсеры класса *C*¹ (водоизмещение 3 800 т, скорость 29—30 узлов), не вошедшие в таблицу, были построены очень быстро и вступили в строй в конце 1914 г. и в 1915 г. Их смешанное главное вооружение, состоявшее из 152-мм и 102-мм орудий, было затем частично изменено так, что вместо 2—102-мм носовых орудий было установлено 1—152-мм. На *Calliope* и на *Champion*, кроме палубных торпедных аппаратов, за счет ликвидации двух котлов были установлены 2 подводных торпедных аппарата (*Champion* имел поэтому всего две дымовые трубы вместо трех, как на всех последующих крейсерах). Впоследствии указанные легкие крейсеры получили треногие фок-мачты с постом управления огнем; зато была уничтожена боевая рубка. Следующие крейсеры типа *C*, заказанные во время войны и спущенные на воду в 1916—1918 гг., отличались от первых кораблей этого класса несколько увеличенным водоизмещением (примерно до 4 260 т), более высокой установкой 152-мм орудий, число которых не превышало пяти²; обводы для увеличения мореходности при ходе против волны были улучшены, было усилено торпедное вооружение. Запас топлива был увеличен незначительно. На некоторых из 28 построенных крейсеров типа *C* в том месте, где раньше была боевая рубка (т. е. перед фок-мачтой), была установлена надстройка для самолетов. Эти крейсеры, так же как и крейсеры типа *D*, не все были закончены постройкой во время войны. Из типа *D* лишь первые три, заказанные в 1916 г., были закончены перед самым окончанием войны. Три, заказанные летом 1917 г., и 5, заказанных весной 1918 г., не вошли в строй во время войны. Тип *D* появился в ответ на более сильные по

¹ Класс *C*, так как названия кораблей начинаются с буквы *C*.

² Против 8—150-мм на германских легких крейсерах.

Эволюция типа английского легкого крейсера перед войной

№ по порядку	Разведыват. крейсеры Р. Крейсеры для борьбы с торговлей Т	Год спуска на воду	Число	Водоизмещение, т	Скорость, узлы	Главный калибр орудий, мм	Калибр торпедных аппаратов, см	Запас топлива, т
1	Т	1902	2	5 970	21	11—152	—	1 200
2	Р	1903/04	4	3 050	22,5	12—102	2—45 (п)	750
3		1904/05	8	2 750—3 000	25—26	9—102	2—45 (н)	380—500
4		1908/0.	2	2 400	26	6—102	2—45 (н)	750
5		1909/10	2	3 400	25,5	10—102	2—45 (н)	750
6	Т	1909/10	5	4 900	26	10—102 2—152	2—45 (п)	800
7		1910/11	4	5 300	26	8—152	2—53 (п)	1 000
8	Р	1911/12	3	3 530	26	10—102	2—53 (н)	750
9	Т	1911/12	7	5 500	25,5—26	8—152	2—53 (п)	1 000
10		1913	3	5 530	25,5—26	9—152	2—53 (п)	1 000
11	Р	1913/15	8	3 560	30	2—152	4—53 (н)	800 (нефть)

Примечание. (н) обозначает надводные торпедные аппараты; (п) обозначает подводные торпедные аппараты.

вооружению германские легкие крейсера. Главное вооружение этих кораблей было усилено с 5 до 6—152-мм орудий при увеличении водоизмещения до 4 700—4 800 т; одновременно для придания большей мореходности была изменена форма носовой части путем увеличения кривизны линии верхней палубы. Первая серия кораблей типа *D* имела перед фок-мачтой ангар для самолетов, на последующих же в корму от дымовых труб была установлена для них поворотная площадка.

Число легких крейсеров, введенных в строй во время войны, было дополнено двумя крейсерами *Centaur* и *Concord*, заказанными Турцией у Армстронга, и двумя заказанными Грецией у Кеммел Лэрд крейсерами *Birkenhead* и *Chester*. Турецкие крейсера были построены по образцу типа *C*, и первые были оборудованы треногими мачтами. Они вступили в строй в 1916 г. Греческие крейсера соответствовали № 9, приведенному в таблице на стр. 106. Оба греческих корабля вошли в строй также в 1916 г. и вскоре после этого участвовали в Ютландском сражении, в котором *Chester* сильно пострадал от артиллерийского огня легких крейсеров *Франкфурт* и *Пиллау*. Были уничтожены 3 орудия, пост управления артиллерийским огнем и наружная обшивка непосредственно выше ватерлинии имела четыре пробоины. Крейсер все же ушел, несмотря на незначительную скорость в 25 узлов, которую он развивал ввиду того, что имел смешанное отопление. Он был отведен в гавань и после ремонта в течение 9 недель в Хелле снова вошел в строй.

Кроме указанных легких крейсеров типов *C* и *D* для разведывательной службы, был разработан во время войны еще один тип крейсеров дальнего плавания; бронирование их было то же самое, но особо усилено артиллерийское вооружение (7—190-мм орудий), увеличены скорость хода (30—31 узел) и запас топлива, что привело к тому, что водоизмещение (9 900 т) было уже слишком велико для легкого крейсера. Торпедное вооружение было уменьшено по сравнению с кораблями типов *C* и *D* и, кроме того, из 6 торпед-

ных аппаратов два были установлены под водой. К этому классу относятся 5 кораблей типа *Raleigh* или *Hawkins*, заказанных в конце 1915 г. До окончания войны был закончен постройкой лишь *Cavendish* (в конце 1917 г.). Этот класс, разработанный для борьбы с неприятельскими океанскими крейсерами, получил по примеру новых германских крейсеров смешанное отопление при запасе топлива в 1000 *m* угля и 1500 *m* нефти. Когда германские крейсера исчезли с океанских театров, достройка этих кораблей затянулась. Был внесен целый ряд конструктивных изменений. С крейсера *Cavendish* были сняты 3—190-мм и 2—76-мм орудия, и корабль был превращен в авианосец. Под названием *Vindictive*¹ он вошел в строй в октябре 1918 г. *Raleigh*, *Frobisher* и *Effingham* получили чисто нефтяное отопление при запасе горючего в 3000 *m* нефти. Только крейсер *Hawkins* был достроен по первоначальным чертежам и впоследствии был послан в Восточную Азию.

Важно отметить новый тип крейсера, заказанный лишь летом 1918 г. Сюда относятся крейсера типа *E*, по-видимому, задуманные в ответ на 5600-*m* крейсера германского флота, вооруженные 8—150-мм орудиями. Этот тип водоизмещением в 7700 *m*, с запасом нефти в 1600 *m* и вооружением 7—152-мм орудиями, представлял собой компромисс между разведывательным крейсером и крейсером, предназначенным для охраны торговли. Большая скорость (34 узла), вызвавшая увеличение водоизмещения, при не особенно большом запасе топлива и значительном числе торпедных аппаратов (12) придает ему скорее характер крейсера для разведывательной службы.

В то время как германский флот, разработавший в первые годы своего развития 2 типа миноносцев (нормальные миноносцы *S* и большие миноносцы *D*), затем до самой войны сохранял один тип большого миноносца, английский флот все время имел миноносцы двух типов. Кроме номерных миноносцев водоизмеще-

¹ Не следует смешивать со старым крейсером *Vindictive*, участвовавшим в операции закупорки Зеебрюгге.

нием меньше 300 *т*, он строил так называемые „истребители“ (эскадренные миноносцы), носившие не номера, а названия. Последние корабли первого типа—миноносцы I класса № 1—36 (спущены на воду в 1908—1909 гг.) — были уже снабжены нефтяными котлами.

Кроме того, возник новый класс, превосходящий эскадренные миноносцы по величине, вооружению, обитаемости, мореходным качествам и скорости хода. Соответственно своим тактическим задачам эти корабли были названы „лидерами флотилий“. Первый корабль этого класса лидер *Swift* — водоизмещение 1900 *т*, скорость 35 узлов, 4—120-мм орудия — был спущен на воду в 1907 г. Этот корабль остался на некоторое время единственным представителем нового класса, так как „вождение“ миноносцев было тем временем возложено на легкие крейсера. Программа кораблестроения 1914—1915 гг. предусматривала постройку нескольких лидеров. За ними последовали другие корабли этого класса, именно: *Marksman*, *Lightfoot*, *Kempfenfelt* и *Nimrod*, спущенные на воду в 1915 г. и вступившие в строй осенью того же года. Они имели водоизмещение около 1600 *т*, 4—102-мм орудия и проектную скорость хода в 34 узла. От новых лидеров требовали такой же скорости, как от эскадренных миноносцев, но более сильного вооружения, большего района плавания и помещения для штаба флотилии. Поэтому они должны были быть больше, чем эскадренные миноносцы. О других заказанных во время войны кораблях, могущих быть отнесенными к классу лидеров, дает представление таблица на стр. 110.

Сюда нужно добавить 4 эскадренных миноносца, строившихся к началу войны для Чили на верфи Уайт в Кауз: *Альмиранте Вильямс*, *Альмиранте Урибе*, *Альмиранте Риверос* и *Робольеде*. Они были приобретены для английского флота под названиями *Faulknor*, *Broke*, *Botha* и *Tipperary* (последний был потоплен в Ютландском сражении). Они имели водоизмещение в 1720 *т*, 6—102-мм орудий со щитами, 4—53-см торпедные трубы (2 двойных аппарата), скорость хода лишь 31,5 узла и смешанное отопление.

Постройка лидеров, заказанных во время войны

Число	Название	Заказ	Спуск на воду	Проектное водоизмещение, т	Проектная скорость, узл.	Главная артиллерия, мм	Торпедное вооружение, см	Готовность
3	<i>Abdiel</i> ¹ <i>Gabriel</i> <i>Ithuriel</i>	Ноябрь 1914 г.	1916	1 630	34	4—102	4—53	До августа 1916 г.
2	<i>Parker</i> <i>Greenville</i>	Февраль 1915 г.	1916	1 630	34	4—102	4—53	Конiec 1916 г. и начало 1917 г.
2	<i>Seymour</i> ² <i>Saumarez</i>	Июль 1915 г.	1916	1 670	34	4—102	4—53	
1	<i>Ansac</i> ³	Дек. 1915 г.	1917	1 760	34	4—102	4—53	
7	<i>Shakespeare</i> <i>Spencer</i> <i>Wallace</i> <i>Keppel</i> <i>Rooke</i> ⁴ <i>Spragge</i> <i>Saunders</i>	17 марта 1916 г.	1917 и 1918	1 760	36,5	5—120 ⁵	4—53	С октября 1917 г. по июнь 1919 г.
8	<i>Scott</i> <i>Bruce</i> <i>Campbell</i> <i>Douglas</i> <i>Mackey</i> <i>Malcolm</i> <i>Montrose</i> <i>Stuart</i>	17 марта 1916 г.	1918 и 1919	1 830	36,5	5—120 ⁵	4—53	

¹ В 1916 г. *Abdiel* и *Gabriel* были переделаны под минные заградители на 60 мин. С них были сняты 2 орудия и торпедное вооружение.

² Начиная с лидера *Seymour*, все последующие лидеры получили турбины с зубчатой передачей и больший угол возвышения орудий (до 30°).

³ Для австралийского флота.

⁴ После войны был переименован в *Broke*. Построенный для Чили, этот эскадренный миноносец был передан Чили в 1920 г. и там переименован в *Альмиранте Урибе*.

⁵ Увеличение калибра было вызвано введением на германских эскадренных миноносцах 105-мм орудий.

Тип *Seymour* отличается по внешнему виду от предыдущих меньшим числом дымовых труб (3 вместо 4) благодаря соединению дымоходов двух первых труб; далее тем, что вместо двух орудий между трубами, как на предыдущих, между трубами осталось одно орудие. Переднее из этих орудий было установлено на надстройке за носовым орудием и стреляло поверх него. На этих лидерах водоизмещением в 1760 *m* установлены турбины Парсонса и тонкотрубные котлы Ярроу.

Тип *Shakespeare* больше типа *Seymour*, что объясняется усилением вооружения и увеличением скорости. В полном грузу водоизмещение достигает 2050 *m*. Турбины Браун-Кертис развивают скорость 36—38,7 узла. Пятое орудие установлено между передними дымовыми трубами.

Из поименованных 31 лидера, за исключением *Swift*, но включая предназначавшиеся для Чили 4 лидера, до окончания войны было введено в строй 19.

Число эскадренных миноносцев, заказанных во время войны, составляет 326. Если добавить сюда 9 эскадренных миноносцев, строившихся на английских верфях для иностранных государств, и 12 эскадренных миноносцев типа *M*, заказанных еще в июле 1914 г., то общее число увеличивается до 347. Кроме указанных 12 эскадренных миноносцев типа *M*, в сентябре и ноябре 1914 г. были заказаны еще 52. Кроме того, были конфискованы 4 эскадренных миноносца, строившихся на английских верфях для Турции. В 1915 г. было заказано 74 эскадренных миноносца и приобретено от иностранных держав 5, в 1916 г. — 77, в 1917 г. — 69, в январе 1918 г. — 16 и в апреле 1918 г. — 38. Из этого общего числа 347 заказанных эскадренных миноносцев до окончания войны вступило в строй 251.

Из эскадренных миноносцев иностранных государств *Арно* водоизмещением в 700 *m* был построен не в Англии, а на верфи Ансальдо в Генуе под названием *Лиз* для Португалии. В мае 1915 г. он был куплен Англией. В это же время были приобретены 4 эскадренных ми-

ноносца (1000 *m*), строившихся с июня 1914 г. для Греции на английских верфях: *Medea*, *Medusa*, *Melampus* и *Melpomene*. Четыре эскадренных миноносца *Talisman*, *Turbulent*, *Trident* и *Termagant* (1000 *m*) были заказаны Турцией на верфи Хоуторн, Лесли и К^о и после начала войны были конфискованы Англией. *Turbulent* был потоплен в Ютландском сражении.

К началу войны вошли в строй 20 эскадренных миноносцев типа *L* (965 *m*, 4 торпедных аппарата, скорость 29 узлов). За первые 6 месяцев войны вступили в строй 13 заказанных в 1913 г. эскадренных миноносцев типа *M* разного водоизмещения (900—1050 *m*), с проектной скоростью в 34—35 узлов. Если присоединить эти корабли к общему числу эскадренных миноносцев, вступивших в строй во время войны, то общий итог поднимется до 284.

46 эскадренных миноносцев типов *V* и *W* (1300 *m*) были заказаны после Ютландского сражения в ответ на германские эскадренные миноносцы *B* и *G*. Они были вооружены 4—102-мм орудиями (вместо трех) и 6—53-см торпедными аппаратами вместо четырех. Увеличение угла возвышения орудий с 20 до 30° было проведено еще на предыдущем типе *T*. Когда же выяснилось, что число больших германских эскадренных миноносцев меньше, чем предполагали, то строительство больших эскадренных миноносцев также было сокращено и возобновилось только в 1918 г. В 1918 г. заказ на постройку эскадренных миноносцев впервые, по примеру Германии, получили и государственные верфи.

Часть первых эскадренных миноносцев, заказанных во время войны, была снабжена особо прочным и острым форштевнем для таранения германских подводных лодок.

Эскадренные миноносцы типа *S*, заказанные в конце 1915 г., были первые оборудованные приборами управления артиллерийским огнем системы Перси Скотта и электрическим управлением прожекторами. Чтобы компенсировать эти новые веса, пришлось отка-

заться от подкрепленного форштевня, парового отопления и уменьшить запасы воды и топлива.

Постройка эскадренных миноносцев во время войны

	Лидеры	Эскадренные миноносцы	Всего
1. Заказано во время войны, начиная с сентября 1914 г. ¹	27	335	362
2. Вошло в строй из п. 1 до конца 1918 г. ² . . .	15	239	254
3. Всего вошло в строй во время войны ² . . .	19	284	303

Россия ³

При рассмотрении русского флота нужно учесть его разделение на флоты балтийский, черноморский и сибирийский. В 1914 г. в составе балтийского флота было

¹ Включая иностранные заказы.

² Включая заказанные до войны и строившиеся по иностранным заказам.

³ Ввиду того что в главе о русском флоте автором допущено значительное число неточностей и ошибок, что потребовало бы с нашей стороны большого числа примечаний, приводим необходимые поправки в виде одного общего примечания.

Балтийский флот. Упоминаемые 4 линейных корабля-дредноута, заложенные в 1911 г. и спущенные в 1913 г., к началу войны, находились в стадии окончательной достройки и все вступили в строй к январю 1915 г. Кроме них, в составе балтийского флота состояло еще 4 старых линейных корабля (*Андрей Первозванный*, *Имп. Павел I*, *Цесаревич* и *Слава*). Известность последнего, о которой говорит Кеппен, объясняется тем, что это был единственный русский линейный корабль, принимавший активное участие в операциях, будучи в 1915 г. переведен в Рижский залив, где он до конца войны являлся крупным препятствием для германского флота в его попытках подготовить прорыв через Ирбенский пролив в Рижский залив. Что касается крейсеров, то русский флот располагал здесь 6 броненосными и 4 легкими крейсерами старых построек (не позже 1907 г.). За время войны новых крейсеров в строй не вступало, так как два наиболее готовых крейсера *Муравьев Амурский* и *Адм. Невельской*, строившиеся в Эльбинге

4 линейных корабля-дредноута, в черноморском флоте — 1, в сибирском — ни одного. Это были линейные корабли *Гангут*, *Петропавловск*, *Полтава* и *Севастополь* на Балтийском море и *Имп. Мария* на Черном море. Все они имели водоизмещение по 23 400 т. Первые были спущены на воду в 1911 г. и закончены постройкой к концу 1914 г. В строй они вступили значительно позже. Они были вооружены 12—305-мм орудиями и должны были дать скорость хода в 23 узла. Линейный корабль *Слава*, получивший известность на Балтийском театре, был старым кораблем, спущенным на воду в 1903 г.

на верфи Шихау, с началом войны были реквизированы Германией.

Из 57 эскадренных миноносцев современным мог считаться только *Новик* постройки 1911 г., все остальные (постройки 1904—1907 гг.) были устарелых типов и достаточно изношены. Из вновь заложенных по программе 1912 г. 36 эскадренных миноносцев за время войны было закончено постройкой и вступило в строй 16 (11 — в 1916 г. и 5 — в 1917 г.).

Потери балтийского флота за время войны составили 1 линейный корабль (*Слава*, 1917 г.), 1 броненосный крейсер (*Паллада*, 1914 г.), 1 новый эскадренный миноносец (*Гром*, 1917 г.) и 7 старых эскадренных миноносцев. Упомянутый в таблице а) л. к. *Пересвет* не находился в составе балтийского флота, а предназначался для флотилии Белого моря и погиб на mine у Порт-Саида во время пути с Дальнего Востока в Белое море.

Черноморский флот. К началу войны черноморский флот имел в составе действующего флота 5 старых линейных кораблей (*Иоанн Златоуст*, *Евстафий*, *Пантелеймон*, *Три Святителя* и *Ростислав*), 2 легких крейсера (*Кагул*, *Память Меркурия*) и 17 эскадренных миноносцев старых построек. По малой кораблестроительной программе для Черного моря были заложены и находились в постройке 3 линейных корабля-дредноута (*Имп. Мария*, *Имп. Екатерина II* и *Имп. Александр III*), 2 легких крейсера (*Адм. Лазарев* и *Адм. Нахимов*) и 17 эскадренных миноносцев. За время войны вступили в строй все три линейных корабля [*Имп. Мария* и *Имп. Екатерина II* в 1915 г., *Имп. Александр III* (*Воля*) в 1917 г.] и 13 эскадренных миноносцев (9 — в 1915 г. и 4 — в 1917 г.). Оба крейсера закончены постройкой не были. Потери черноморского флота за время войны составили — 1 линейный корабль (*Имп. Мария* в 1916 г. от внутреннего взрыва; из остальных — *Имп. Екатерина II* в 1918 г. затоплен экипажем у Новороссийска; а третий — *Воля* — был уведен Врангелем в Бизерту), 3 эскадренных миноносца старых построек (*Живучий*, *Лейт. Пуцин*, *Лейт. Зацаренный*). — Н. Н.

В 1914 г. русский флот не имел ни одного линейного крейсера и ни одного современного легкого крейсера. Имелись лишь устаревшие броненосные крейсера (*Рюрик*, спущенный на воду в 1906 г., не был уже современным кораблем) и старые легкие крейсера с палубной броней (сюда относится *Богатырь*, спущенный на воду еще в 1901 г.).

По кораблестроительной программе закона о флоте 1912 г. русский балтийский флот должен был быть доведен к 1930 г. до состава: 24 линейных корабля, 12 линейных крейсеров, 24 легких крейсера, 108 больших миноносцев и 36 подводных лодок. К началу войны были уже заложены, а частью даже спущены на воду корабли первой части закона о флоте, так называемой малой программы, в том числе 4 линейных крейсера по 32 500 *т*, 6 легких крейсеров по 4 300—6 800 *т*, включая 2, заказанных на верфи Шихау в Данциге¹, и 36 эскадренных миноносцев для Балтийского моря водоизмещением в 1 300 *т*. Для черноморского флота строились 3 линейных корабля (2 были спущены на воду в 1914 г. и закончены постройкой соответственно в 1915 и 1917 гг.), 3 легких крейсера и 4 эскадренных миноносца.

Во время войны была закончена постройка лишь линейных кораблей для черноморского флота. Из крейсеров была закончена лишь постройка двух легких крейсеров, заказанных на верфи Шихау, но они вошли в состав германского флота.

Для осуществления кораблестроительной программы на русских верфях нужно было прежде всего оборудовать эти верфи, даже заново их создать. Россия должна была одновременно с постройкой новых кораблей строить верфи и создавать для своей новой кораблестроительной промышленности кадры служащих и рабочих. В связи с этим русское морское ведомство разрешило всем верфям привлечь иностранных специалистов и даже заказывать за границей отдельные ча-

¹ Крейсера *Муравьев Амурский* и *Адм. Невельской* (4 500 *т*), реквизированные с началом войны Германией и носившие названия *Пиллау* и *Эльбинг*. — Н. Н.

Состав русского флота и его изменения

а) Балтийское море

	Линейные корабли		Бронированные крейсера	Легкие крейсера		Эскадренные миноносцы и миноносцы		
	новые линкоры	старые линкоры		с бортовой броней	с палубной броней	новые эсминцы	старые эсминцы	миноносцы
Состав к 1914 г. .	—	4	4	—	$\frac{5}{33\ 600}$	1	56	13
Вступило в строй:								
в 1914 г. . .	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1915 г. . .	$\frac{2}{46\ 800}$	—	—	—	—	2	—	—
„ 1916 г. . .	$\frac{2}{46\ 800}$	—	—	—	—	5	—	—
„ 1917 г. . .	—	—	—	—	—	6	—	—
„ 1918 г. . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Всего . .	$\frac{4}{93\ 600}$	4	4	—	$\frac{5}{33\ 600}$	14	56	13
Потери во время войны	—	2 ¹	1	—	—	1	7	—
Состав к концу войны	$\frac{4}{93\ 600}$	2	4	—	$\frac{5}{33\ 600}$	13	49	13

¹ В том числе *Пересвет* из сибирского флота.—Прим автора.

Броненосец времени русско-японской войны, затопленный в Порт-Артуре перед его сдачи и позже поднятый японцами. В 1915 г. был куплен Россией и намечался для Белого моря. На пути погиб у Порт-Саида на mine.—Н. Н.

за время войны

б) Черное море

	Линейные корабли		Бронированные крейсера	Легкие крейсера		Эскадренные миноносцы и миноносцы		
	новые линкоры	старые линкоры		с бортовой броней	с палубной броней	новые эсминцы	старые эсминцы	миноносцы
Состав к 1914 г. .	—	$\frac{5}{62\ 600}$	—	$\frac{2}{13\ 600}$	—	1	17	9
Вступило в строй:								
в 1914 г. . .	—	—	—	—	—	—	—	—
" 1915 г. . .	$\frac{1}{23\ 400}$	—	—	—	—	8	—	—
" 1916 г. . .	—	—	—	—	—	—	—	—
" 1917 г. . .	$\frac{1}{23\ 400}$	—	—	—	—	—	—	—
" 1918 г. . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Всего . .	$\frac{2}{46\ 800}$	$\frac{5}{62\ 600}$	—	$\frac{2}{13\ 600}$	—	12 ¹	17	9
Потери во время войны	$\frac{2}{46\ 800}$	—	—	—	—	—	—	—
Состав к концу войны	—	$\frac{5}{62\ 600}$	—	$\frac{2}{13\ 600}$	—	12	17	9

¹ Сумма не верна, должно быть 9. — Прим. перев.

сти кораблей. Создание русской кораблестроительной промышленности взяли на себя 3 германские, 2 французские и 2 английские фирмы. Большое участие германских верфей в создании русского флота особенно ясно видно из большого числа миноносцев, построенных на германских верфях или с их помощью в России.

В довоенное время верфь Шихау в Эльбинге сдала России 39 миноносцев¹. В 1904 г. эта фирма, кроме того, дала чертежи 600-*т* миноносцев со скоростью хода в 25 узлов, которые были заказаны по два на Путиловском заводе в Петербурге и на верфи Акц. о-ва машиностроения и доков в Сандвике — в Гельсингфорсе. Эта же верфь взяла на себя сборку и целиком построила механизмы и котлы. В 1914 г. фирма Шихау на основанной ею в Риге верфи Мюльграбен строила 9 миноносцев водоизмещением 1 500 *т* со скоростью хода в 35 узлов. Крупные стальные отливки были выполнены в Германии. Механизмы первых миноносцев были изготовлены в Эльбинге, но ввиду войны эти механизмы уже не попали в Россию.

Верфь „Вулкан“ (Штетин) в 1904 — 1906 гг. дала чертежи на 8 миноносцев в 514 *т*, строившихся на верфи Ланге и Сын в Риге, и на миноносцы в 615 *т* со скоростью хода в 25 узлов, строившиеся на верфи Сандвик (Гельсингфорс) и Крейтон и К^о (Або), по 2 на каждой верфи. Завод „Вулкан“ построил для этих миноносцев машины и котлы и руководил сборкой и ходовыми испытаниями.

В 1910 г. „Вулкан“ сдал полную машинную и котельные установки для эскадренного миноносца *Новик*. Корпус его был построен по чертежам верфи „Вулкан“ на Путиловском заводе в Петербурге. В сентябре 1913 г. после дополнительных работ на верфи „Вулкан“ *Новик* при водоизмещении около 1 300 *т* и мощности механизмов в 40 000 л. с. развил на приемных испытаниях скорость в 36,3 узла и считался тогда самым быстроходным кораблем в мире.

¹ Т. е. как в период до русско-японской войны, так и позднее до 1907 г. — Н. Н.

В 1911 г. русское морское ведомство заказало для черноморского флота 9 больших миноносцев водоизмещением по 1100 *t* со скоростью хода в 34 узла. Пять из них были заказаны на петербургских верфях: 1 — на Путиловской верфи, 2 — на Металлическом заводе и 2 — на Невском заводе. Верфь „Вулкан“ дала чертежи машин и котлов. Для Путиловской верфи и Невского завода эта верфь полностью построила, кроме того, турбины и вспомогательные механизмы. Металлическому заводу она дала только части турбин, отдельные вспомогательные механизмы и винты. Сборка механизмов должна была быть произведена инженерами фирмы „Вулкан“ в Херсоне и в Николаеве на Черном море. Эти инженеры были застигнуты там объявлением войны.

36 миноносцев водоизмещением около 1300 *t* и со скоростью хода в 35 узлов, заказанных в 1912 г. для балтийского флота, распределялись постройкой: 8 — на Путиловской верфи, 8 — на Металлическом заводе, 6 — на Ревельской верфи (Франко-русского механического общества) и 6 — на верфи Ланге и Беккер в Ревеле. Остальные 9, как уже указывалось выше, строились на верфи Мюльграбен в Риге (Шихау)¹.

При выполнении этого заказа русские фирмы получили помощь от следующих иностранных фирм:

Путиловская верфь (Петербург) — от Блом и Фосс и „Вулкан“;

Металлический завод (Петербург) — от „Вулкан“;

Ревельская верфь (Ревель) — от „Вулкан“;

Ланге и Беккер (Ревель) — от Норман (Гавр), Браун и Бовери.

Проекты миноносцев первых трех верфей и завода были разработаны заводом „Вулкан“ совместно с верфью Блом и Фосс. Крупные стальные отливки поставлялись Круппом и заводом Скода. Фирма Блом и Фосс взяла на себя составление чертежей машин и котлов для Путиловской верфи и постройку турбин для первых

¹ Из этих последних (тип Гогланд) ни один не был доведен постройкой до конца. — Н. Н.

2 миноносцев. „Вулкан“ взял на себя составление чертежей машин и котлов для Ревельской верфи и для Металлического завода. Для первых двух миноносцев Ревельской верфи „Вулкан“ полностью строил все механизмы и котлы. Для миноносцев Металлического завода он строил вспомогательные механизмы. Из этого видно, что часть миноносцев в России строилась уже довольно самостоятельно. Все же прибегали к помощи германских и французских проектов и к помощи иностранной промышленности в области стального литья, выделки валов и других специальных деталей. Части, изготовлявшиеся для новых миноносцев в Германии, за исключением отдельных предметов, так и не попали на русские верфи.

Кроме указанных русских верфей, постройку миноносцев выполняли верфи в Херсоне и Николаеве на Черном море. Верфь в Николаеве была укомплектована русскими инженерами и рабочими, но находилась под руководством английской фирмы Виккерс в Барроу. В апреле 1914 г. она закончила постройку первого из шести заказанных у нее 1300-т миноносцев *Нарвал*¹. Он должен был дать скорость хода в 34 узла, но развил только 30 узлов. Из трех строившихся в Херсоне миноносцев до начала войны были сданы турбины лишь для одного корабля. Турбины для двух других миноносцев должны были быть построены по чертежам „Вулкана“ на Металлическом заводе (Петербург). Котлы также должны были быть построены в России.

Вследствие прекращения иностранного содействия и ввиду того, что много частей осталось за границей, за время войны до революции 1917 г. из всех строившихся миноносцев было введено в строй: в Балтийском море — 13, в Черном море — 9². (В таблице для Черного моря указано 8. — *Прим. перев.*)

¹ Миноносца с подобным наименованием в русском флоте вообще не было (была подводная лодка). Очевидно, говорится о первом из эскадренных миноносцев типа *Беспокойный*. — Н. Н.

² Как уже сказано в примечании на стр. 113, 114, на Балтийском море вступило в строй 16 и на Черном море 13 эскадренных миноносцев. — Н. Н.

В послевоенное время по официальным спискам Россия сохранила все же: 14 линейных кораблей моложе 20 лет, 9 легких крейсеров, 98 эскадренных миноносцев, 7 миноносцев, 36 подводных лодок и 13 канонерских лодок; в постройке — 4 линейных крейсера: *Бородино*, *Кинбурн*, *Измаил* и *Наварин* по 32 500 т, 9 легких крейсеров, 21 эскадренный миноносец и 22 подводные лодки. Достройка новых кораблей была поставлена под сомнение. Черноморский флот практически перестал существовать. Там в распоряжении Советов осталось всего несколько миноносцев и подводных лодок. Основные силы, поскольку они еще существовали и могли быть использованными, были переданы армией Врангеля в руки французов.

Франция

Лишь спуском на воду в 1911—1912 гг. кораблей типа *Жан Бар* (23 500 т) Франция перешла к кораблям-дредноутам. Поэтому к началу войны число современных больших военных кораблей у Франции было незначительно. Корабли типа *Бретань*, спущенные на воду в 1913 г., вступили в строй только во время войны, летом 1915 г. Постройка кораблей типа *Норманди*, начатая согласно закону о флоте 1913 г., была во время войны приостановлена; впоследствии постройка этих кораблей была совершенно прекращена, так же как и постройка кораблей типа *Турвиль*, которая должна была начаться в 1915 г. Не будь войны, морская программа Франции была бы выполнена, и тогда она по мощи морских сил заняла бы место впереди Японии. Линейных крейсеров у Франции не было совершенно; имелись лишь бронированные крейсера, из которых последний — *Вальдек Русо* (14 100 т) — был спущен на воду в 1908 г. Кроме того, у Франции совершенно отсутствовали современные легкие крейсера¹. Этот пробел был восполнен лишь после окончания войны включением в состав французского флота

¹ Решение 1914 г. о постройке их не было осуществлено.

германских легких крейсеров *Кенигсберг*, *Регенсбург*, *Штральзунд* и *Кольберг*, переименованных в *Мес*, *Страсбур*, *Мюлуз* и *Кольмар* (французские названия немецких городов) и австрийского легкого крейсера *Новара* под названием *Тионвиль*.

Здесь уместно привести отзыв французского морского журнала об этих произведениях германского кораблестроительного искусства. „Монитор де ля Флот“ 19 ноября 1921 г. писал о бывших германских крейсерах *Регенсбург* и *Штральзунд*, из которых первый к моменту написания статьи уже закончил французские пробные испытания, а второй еще их производил, что офицеры, наблюдавшие за ходом испытаний, были поражены поведением кораблей на больших скоростях хода: „Обводы спроектированы превосходно, что видно из незначительного волнообразования. Надо надеяться, что французские инженеры в своих будущих проектах воспользуются этими удачными образцами. Хотя германские крейсера менее уширены кверху, чем английские, однако, они превосходно держатся на волнении. Для использования этого опыта время еще не прошло“.

Чтобы продемонстрировать потребность в легких крейсерах и безусловную необходимость срочной постройки кораблей этого типа, стратегические маневры французского флота весной 1914 г. были построены с таким расчетом, что поставленные задачи могли бы быть разрешены лишь при участии и наличии многочисленных разведывательных кораблей, и наглядно доказывали значение сильных линейных крейсеров. Обо всем этом от командующего флотом узнал участвовавший в маневрах корреспондент газеты „Petite République“. Но от признания фактов до практического разрешения вопроса во Франции путь был трудный. В это время за последние полгода сменилось три морских министра. Каждый приходил с новыми идеями или же подпадал под влияние им же самим выбранных сотрудников. После войны английский журнал „The Naval and Military Record“ поместил статью о французской программе постройки легких крейсеров. В этой статье

Состав Французского флота и его изменения за время войны

	Линейные корабли		Бронированные крейсера	Легкие крейсера с палубной броней	Эскадренные миноносцы и миноносцы		
	новые линкоры	старые линкоры			новые эсминцы	миноносцы открытого моря	миноносцы I класса
Состав к 1914 г. .	4 93 480	17 252 550	19 173 200	12 54 770	84 36 170	17 3 440	133 11 970
Вступило в строй:							
в 1914 г. . .	—	—	—	—	4 ¹ 3 975	—	—
„ 1915 г. . .	3 70 500	—	—	—	3 2 610	—	—
„ 1916 г. . .	—	—	—	—	—	—	—
„ 1917 г. . .	—	—	—	—	12 ² 7 710	—	—
„ 1918 г. . .	—	—	—	—	—	—	—
Всего. . .	7 163 980	17 252 550	19 173 200	12 54 770	103 54 165	17 3 440	133 11 970
Потери во время войны.	—	4 54 370	5 48 710	1 8 030	16 7 650	8 2 410	1 98
Состав к концу войны.	7 163 980	13 198 180	14 124 490	11 46 740	87 42 815	9 1 030	132 11 872

¹ Строились во Франции для Аргентины.² Построены на японских верфях во время войны.

говорилося: „Франция стояла бы по постройке легких крейсеров на первом месте, если бы парламентские влияния постоянно не подавляли личной инициативы. Морской министр Лаперер еще в 1910 г. хотел заказать бронированные крейсера водоизмещением 10 000 т, 58 000 л. с., 10—190-мм орудий. В 1912 г. Бодэн намерялся постройку крейсеров в 6 000 т, со скоростью в 27 узлов и 10—140-мм орудиями. Следующий министр Мони хотел строить крейсера в 4 500 т, со скоростью 30 узлов и 8—140-мм орудиями. Наконец, в июне—июле 1914 г. были заказаны 3 крейсера типа *Лямот-Пикэ*, но заказ был аннулирован, когда во время войны судостроительным заводам пришлось изготовлять снаряды. В 1918—1919 гг. министр Лэг возобновил постройку типа *Лямот-Пикэ* водоизмещением в 5 200 т. Но Ландрэ окончательно прекратил их постройку, признав, что они слабее новых английских и американских крейсеров водоизмещением почти в 8 000 и 10 000 т и выдвинул новые взгляды по вопросу о постройке крейсеров.

Задачами и использованием эскадренных миноносцев в случае войны во Франции, очевидно, занимались очень мало. Их применяли для буксировки, для минной службы, для связи и перевозки важных особ. Возможность применения их для борьбы с линейными кораблями во французском флоте оспаривалась.

Франция построила большое количество малых миноносцев и к моменту начала войны располагала лишь несколькими большими мореходными миноносцами. Только в 1920 г. были заложены миноносцы большего водоизмещения. Во время войны во Франции вообще не было начато никаких новых построек. Франция заказала на японских верфях 12 миноносцев водоизмещением около 700 т. Они были спущены там на воду в 1917 г. После войны французский флот имел, кроме этих эскадренных миноносцев, еще германские *H-146* и *H-147* (*Ражо де ля Туш* и *Марсель Деляж*), *S-113* (*Амираль Сенэс*), *S-133—S-135* (*Шастан*, *Веско* и *Мазарэ*), *S-139* (*Делиньи*), *V-79* и *V-130* (*Пьер Дюран* и *Бюино*) и австрийский *Дукла* (*Матло Леблан*).

Строительство французского флота после войны началось с разоружения путем исключения из списков всех старых линейных кораблей до-дредноутского типа и с составления программы новых построек. Особое внимание было уделено небольшим кораблям, постройка которых должна была производиться, главным образом, на государственных верфях в Тулоне и Бресте. В программу входили легкие крейсеры водоизмещением 8000 *т*, со скоростью в 35 узлов, вооруженные 194-мм орудиями. Кроме того, французский флот, как это видно из предыдущего изложения, получил значительное пополнение, благодаря включению в его состав бывших германских легких крейсеров, эскадренных миноносцев и подводных лодок. К настоящему времени строительство французского флота сильно продвинулось вперед.

Италия

Несмотря на затруднительное финансовое положение Италии, вызванное расходами по ведению войны в Триполи и на Балканах, за последние годы до мировой войны нигде не затрачено относительно так много средств на усиление флота, как в этой стране. Закон о флоте 1907 г. и дополнения к нему в последующие годы (1909, 1911 и 1913) должны были привести к созданию современного флота, способного в первую очередь обеспечить средиземноморскую политику Италии.

Морской бюджет 1914/15 г. снова предусматривал ассигнование значительных средств для военного флота. Он был оформлен в виде закона, который предусматривал заказ кораблей и других материалов в течение восьмилетнего периода (до 1921/22 г.). Расчет был составлен так, что в случае согласия министра финансов суммы, ассигнованные на последующие годы, могли быть израсходованы в более ранние сроки.

Законопроект, внесенный в мае 1914 г. в парламент, показывает, что Италия собиралась ввести закон, подобный германскому закону о флоте, так как в нем

Состав итальянского флота и его изменения во время войны

	Линейные корабли		Большие броненосные крейсера	Легкие крейсера с палубной броней	Эскадренные миноносцы и миноносцы		
	новые линкоры	старые линкоры			эсминцы	миноносцы I класса	миноносцы II класса
Состав к 1914 г. .	3 66 000	13 167 190	10 81 300	13 37 000	35 16 900	71 11 150	15 1 185
Вступило в строй:							
в 1914 г. . .	—	—	—	—	—	—	—
„ 1915 г. . .	3 69 000	—	—	—	1 1 550	—	—
„ 1916 г. . .	—	—	—	—	1 1 550	—	—
„ 1917 г. . .	—	—	—	—	—	—	—
„ 1918 г. . .	—	—	—	—	—	—	—
Всего . .	6 135 000	13 167 190	10 81 300	13 37 000	37 ¹ 20 000	71 11 150	15 1 185
Потери во время войны	1 22 500	2 26 800	2 17 800	—	7 5 250	6 1 350	—
Состав к концу войны	5 112 500	11 140 390	8 63 500	13 37 000	30 14 750	65 9 800	15 1 185

¹ Исключая 4 эскадренных миноносца, строившихся на итальянских верфях для Румынии и приобретенных Италией.

устанавливались предельные сроки службы отдельных классов кораблей и морскому министру предоставлялось право продавать корабли, отслужившие свои сроки.

Быстрый переход к постройке больших линейных кораблей, правда, задерживался тем, что Италия могла рассчитывать лишь на английские и американские орудия и броню. Поставка этих предметов частью запаздывала, частью же заказанные предметы не принимались, так как материал не соответствовал итальянским требованиям.

Хотя итальянские верфи были сами по себе работоспособными и пять больших частных и государственных верфей были соответственно расширены для постройки больших кораблей, но сказывалось отсутствие достаточно мощной стальной и машиностроительной промышленности, затруднявшее развитие самостоятельной кораблестроительной промышленности.

В 1913 г. обе государственные верфи в Специи и Кастеламаре, строившие большие корабли, увеличили свои стапелы для постройки запроектированных линейных кораблей водоизмещением в 30 000 *т*. В Специи пришлось для этого расширить вход в порт и построить соответствующий док. К постройке этих же кораблей готовились верфи Соцета Анонима Италиана фирмы Ансальдо и Н. Одери и К^о, обе с Сестри Поленго близ Генуи, а также верфь братьев Орландо и К^о в Ливорно. Благодаря вновь построенным артиллерийскому и бронепрокатному заводам, фирма Ансальдо была наиболее приспособлена к полной постройке новых кораблей, так как могла строить у себя все, включая броню, механизмы и артиллерийское вооружение.

К началу войны Италия имела лишь 3 линейных корабля дредноутского типа. Постройка первого — *Данте Алигьери* (21 000 *т*, 12—300-мм орудий) — началась в июле 1909 г. и закончилась в начале 1913 г. Три корабля последующего типа, постройка которых началась летом 1910 г., имели водоизмещение в 22 500 *т* и 13—305-мм орудий. Из них *Джулио Чезаре* вступил в строй в апреле 1914 г., *Леонардо да Винчи* — в мае 1914 г., а *Конте ди Кавур* — только летом 1915 г.

Леонардо да Винчи затонул в 1916 г. вследствие взрыва, но в 1920 г. был поднят. Летом 1915 г. были закончены постройкой почти однотипные с предыдущими линейные корабли *Андреа Дориа* и *Кайо Дуилио* (23 000 т). Постройка их была начата весной 1912 г.

Начатая весной 1914 г. и в 1915 г. постройка упомянутых выше четырех линейных кораблей водоизмещением в 30 000 т с 8—381-мм орудиями была приостановлена на время войны, а затем совсем прекращена. Эти корабли со своей большой скоростью хода в 25 узлов должны были представлять собой промежуточный класс между линейным кораблем и линейным крейсером; последних итальянский флот не имел ни одного. Было лишь несколько старых бронированных крейсеров.

Современные легкие крейсеры более значительного водоизмещения появились в итальянском флоте лишь после войны, благодаря включению в его состав германских легких крейсеров *Пиллау*, *Грауденц* и *Штрасбург*, переименованных в *Бари*, *Анкона* и *Таранто*, австрийских легких крейсеров *Гельголанд* и *Сайда*, переименованных в *Бриндизи* и *Венеция*, и легкого крейсера *Либиа*, строившегося у Ансальдо в Генуе для Турции и конфискованного во время войны.

Италия всегда и до последнего времени наряду с небольшими миноносцами водоизмещением до 300 т, делившимися в свою очередь на миноносцы открытого моря I и II классов, строила эскадренные миноносцы и лидеры. Во время войны прирост больших миноносцев был незначительным. Кроме того, в начале войны были взяты 4 эскадренных миноносца водоизмещением 1 600 т, предназначавшиеся для Румынии. После войны в состав итальянского флота были включены бывшие германские миноносцы *V-116*, *S-63*, *B-97* и 8 бывших австрийских миноносцев.

Соединенные Штаты Америки

Кораблестроение Соединенных Штатов Америки замечательно в том отношении, что конструкции кораблей в некоторой части значительно отличаются от

конструкций, принятых в других государствах. На флоте Соединенных Штатов в период развития флота заметна тенденция идти полностью своими путями.

Даже внешне линейные корабли отличались решетчатыми мачтами, которые не были приняты ни в одном из других флотов. Кроме того, можно отметить ограничение площади броневой защиты, за счет чего усилена толщина броневых плит, клиперский форштевень с центральными якорными клюзами на новых кораблях и электропередача от моторов переменного или многофазного тока на гребной вал.

Постройкой кораблей типа *Michigan* (17 900 *m*), спущенных на воду в 1908 г., Соединенные Штаты последовали примеру Англии в создании кораблей-дредноутов; эти корабли, кроме крупной артиллерии (10—305-мм орудий), были вооружены лишь артиллерией мелкого калибра. На кораблях следующего типа *Delaware*, спущенных на воду в 1908—1909 гг., вновь была введена артиллерия среднего калибра. Этот тип обладал уже всеми отличительными особенностями линейных кораблей новой конструкции, чем объясняется скачок водоизмещения по сравнению с предыдущим классом на 4 500 *m*, т. е. до 22 400 *m*¹. Первый из этих кораблей *Delaware* имел еще поршневые машины. Первым американским линейным кораблем, получившим турбины (системы Парсонса), был *North Dakota*. Следующий тип *Texas* (спущенный на воду в 1912 г.) вследствие неэкономичности турбин на крейсерских ходах был опять снабжен поршневыми механизмами. Это увеличило район плавания. Стремление добиться большого района плавания при установке турбин вместо поршневых машин привело США на кораблях класса *Idaho* (спущенных на воду в 1917 г.) к использованию электропередачи от турбин на гребные валы. Сам л. к. *Idaho* был построен на суммы, вырученные в июне 1914 г. от продажи Греции двух старых линейных кораблей *Idaho* и *Mississippi* (переименованных в *Килькис* и *Лемнос*). Новые корабли

¹ *Dreadnought* в полном грузу 22 000 *m*, *Hassau* — 20 500 *m*.

Состав флота США и его изменения за время войны

	Линейные корабли		Бронированные крейсера	Легкие крейсера		Эскадренные миноносцы		
	новые линкоры	старые линкоры		с бортовой броней	с палубной броней	новые эсминцы	старые эсминцы	миноносцы
Состав на 1914 г. . . .	10 237 000	25 377 000	15 207 900	3 14 250	8 33 200	34 32 275	16 9 425	17 2 735
Вступило в строй:								
в 1914 г. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1915 „ . . .	—	—	—	—	—	14 15 400	—	—
„ 1916 „ . . .	4 118 800	—	—	—	—	6 6 600	—	—
„ 1917 „ . . .	1 32 000	—	—	—	—	6 6 750	—	—
„ 1918 „ . . .	1 32 000	—	—	—	—	—	—	—
Всего	16 419 000	25 ¹ 377 000	15 207 900	3 14 250	8 33 200	60 61 025	16 9 425	17 2 735
Потери во время войны. .	—	—	1 15 380	—	—	1 1 100	1 600	—
Состав к концу войны. .	16 419 000	25 ¹ 377 000	14 192 520	3 14 250	8 33 200	59 59 925	15 8 885	17 2 735

¹ Кроме того, 4 броненосца береговой обороны общим водоизмещением 13 600 т.

типа *Idaho* к моменту вступления Соединенных Штатов в войну находились в постройке. Но в течение войны были закончены постройкой только *Mississippi* (декабрь 1917 г.) и *New Mexico*.

Следующие линейные корабли, заложенные еще во время войны, на которых, по мнению американских морских специалистов, уже был учтен опыт, накопленный во время мировой войны, были *Tennessee* и *California* водоизмещением в 32 800 *t*, вооруженные 12—356-мм орудиями (главная артиллерия). На этих кораблях опять заметно стремление иметь большой район плавания. При четырехчасовом испытании 20-узловым ходом для определения расхода топлива на *Tennessee* часовой расход нефти был определен в 15 560 кг. Исходя из этого, корабль даже при такой большой скорости, как 20 узлов, имея запас топлива в количестве 4 730 *t* нефти (в 110 систернах), обладал районом плавания свыше 6 000 миль. По другим данным этот корабль при 15-узловой скорости имеет район плавания в 12 000 миль. На практике, конечно, такие районы плавания вряд ли достижимы. Эти подсчеты показывают, что флот намерен вести войну и у отдаленных берегов.

После спуска на воду последнего бронированного крейсера *Montana* в 1906 г. США до начала войны не строили больше ни одного корабля этого класса. Зато в начале 1917 г. и в 1920/1921 г. на основании закона о флоте было заказано сразу 6 линейных крейсеров. Но во время войны постройка их не двигалась вперед. Проект первого американского линейного крейсера типа *Lexington*, водоизмещение которого было установлено в 35 300 *t* и скорость в 35 узлов, составлялся до изучения опыта Ютландского сражения, т. е. в то время, когда флот Соединенных Штатов предпочитал большую скорость и мощную артиллерию защите корабля. Первый проект типа *Lexington* соответствовал английским линейным крейсерам типов *Repulse* и *Courageous*. После Ютландского сражения, когда 3 английских линейных крейсера были быстро уничтожены из-за недостаточной защиты, чертежи были

изменены. Водоизмещение корабля было увеличено примерно на 9000 *m*, и вследствие увеличения бронирования скорость была снижена до 33 узлов. Это вызвало задержку в постройке. Закладка первого корабля была произведена только в 1920 г. Но едва был создан класс *Lexington*, как он был уничтожен Вашингтонским соглашением. Кроме того, в проекте имелся целый ряд дефектов, так как в деле выработки типа корабля этого класса США двигались вперед не постепенно, как Германия и Англия, а без предварительного опыта в постройке линейных крейсеров — самой трудной проблемы в кораблестроении, и сразу же приступили к постройке корабля максимальных размеров.

После спуска на воду в 1917 г. трех легких крейсеров типа *Birmingham* (4700 *m*) США до окончания войны не приступали к постройке новых кораблей этого класса. Возобновление постройки легких крейсеров последовало согласно закону о флоте 1916 г. Последний предусматривал постройку 10 крейсеров с нормальным водоизмещением 7600 *m*, с 12—152-мм орудиями, скоростью в 34 узла и, как все американские корабли, с большим районом плавания. Но, ввиду следовавших переделок и перегруженности верфей другими заказами, к постройке этих кораблей, которые первоначально были задуманы водоизмещением 7200 *m* с 8—152-мм орудиями и скоростью в 35 узлов, было приступлено только после окончания войны.

Постройка всех кораблей, заложенных во время войны и затем подвергшихся переделкам, от этого значительно не запоздала, так как перегрузка американских верфей другими заказами в военное время все равно не допустила бы ускорения готовности этих кораблей.

В то время как во время войны и в этой стране слабо двигалось строительство больших кораблей, значительный размах получила постройка легких военных кораблей, в особенности миноносцев. С помощью легких кораблей, постройка которых могла идти быстро,

Соединенные Штаты, по мнению американского адм. Симса, должны были спасти Англию от пагубного действия немецких подводных лодок. Перед объявлением США войны Германии президент Соединенных Штатов командировал адм. Симса в Англию, куда он прибыл 9 апреля 1917 г., чтобы установить контакт с английским морским командованием. В апреле 1917 г. английские власти определенно считали, что если Америкой не будет немедленно оказана помощь, Англия недолго сможет продолжать войну¹. В результате этого признания американский флот прежде всего всеми имеющимися в его распоряжении средствами оказал Англии помощь в организации конвоев, а, кроме того, выслал в английские воды некоторое число миноносцев для борьбы с подводными лодками. Одновременно на всех американских верфях было заказано большое число миноносцев.

Но ввиду всяких затруднений и трений постройка миноносцев, на которую конгресс отпустил деньги лишь в октябре 1917 г., началась слишком поздно. Хотя морской министр (секретарь по морским делам) и имел довольно самостоятельное положение, но, по мнению морских специалистов, он не в такой степени пользовался своими правами, как это требовалось в интересах флота — представителя военной мощи страны. Поэтому в 1915 г. по требованию моряков была создана равная министру должность начальника оперативного отдела. В том же 1915 г. в качестве связующего звена между морским министром и начальником оперативного отдела был создан совещательный орган — совет морского департамента. Одновременно начальник оперативного отдела сделался председателем генерального совета флота, составленного из опытных старших морских офицеров и участвовавшего в качестве совещательного органа в составлении планов морской войны и в разрешении политических вопросов. Он участвовал в координировании действий союзных флотов

¹ См. Ньюболт, Операции английского флота в мировую войну, т. IV, гл. IX. — Н. Н.

на одном побережье океана, в то время как на другом побережье океана работал американский адм. Симс, бывший начальник морской академии в Ньюпорте. Потребовалось некоторое время, пока взгляды различных кругов и организаций Америки на ведение войны на море не были согласованы с мнением адм. Симса, который имел возможность познакомиться в Англии с крайне тяжелым положением Британской империи.

После войны как морской департамент, так и генеральный совет участвовали в строительстве флота и особенно отстаивали постройку легких крейсеров водоизмещением в 10 000 *t* с большой скоростью хода, большим районом плавания и хорошими мореходными качествами; они высказались также за постройку лидеров, подводных лодок крейсерского типа и особо сильных канонерских лодок для службы у китайского побережья. Тем самым Соединенные Штаты последовательно продолжали начатую во время войны подготовку к ведению широко развернутой заокеанской войны на море.

Соединенные Штаты издавна строили только миноносцы большого типа — эскадренные. Последние эскадренные миноносцы, заложенные частью после начала войны на основании закона о флоте 1916 г., имели уже водоизмещение около 1 200 *t*, скорость хода в 30 узлов, главное вооружение из 4—102-мм орудий и 4—53-см торпедных аппаратов. Эти миноносцы имели турбины с зубчатой передачей. Чисто нефтяное отопление было введено еще на миноносцах, спущенных на воду в 1909 г.

Чтобы ускорить постройку, для всех миноносцев были установлены одинаковые главные размеры и основные тактические данные. Таким образом, был создан стандартный тип, который, имея водоизмещение на 100 *t* больше, чем у предыдущего типа, имел при том же вооружении скорость хода в 35 узлов.

В одном докладе американского морского ведомства о постройке этих миноносцев говорится: „Мы были вынуждены продолжать постройку в обстановке военного времени, так что достижение точности конструкций,

которая должна была обеспечить успех, встретило очень большие затруднения. Большое число новых эскадренных миноносцев строилось лишь под гарантией мощности механизмов (*л. с. на валу*), но не скорости хода. При этом тип механизмов, несмотря на желательность иметь стандартный тип, на разных верфях получился различным. Несмотря на эти затруднения, почти все эскадренные миноносцы дали контрактную часовую скорость: лишь некоторые оказались перегруженными, но контрактная мощность была развита всеми. По последующему практическому опыту американского флота лучшими оказались миноносцы, построенные акц. о-вом Bath Iron Works Ltd в Bath (штат Мейн), за ними шли построенные фирмой Вильям Крамп в Филадельфии.

Так как конструктивные данные американских миноносцев стандартного типа представляют некоторый интерес, то мы приводим ниже основные данные их в сопоставлении с данными современных им германских миноносцев, но несколько меньших размеров (стр. 136).

Из 54 сторожевых кораблей, заложенных во время войны по образцу английских патрульных кораблей, ни один не участвовал в войне. Они имели водоизмещение в 500 *т*, скорость 18 узлов, 2—102-мм орудия в качестве главного калибра. Торпедного вооружения они не имели.

Несмотря на то, что многие из заложенных кораблей не участвовали в войне, тем не менее помощь, оказанная флотом Соединенных Штатов союзникам в европейских водах, вплоть до конца войны все возрастала. Адмирал Симс сообщает, что в помощь английскому флоту было выделено из американского флота: 9 линейных кораблей, 79 эскадренных миноносцев, 170 истребителей подводных лодок, минные заградители, десантные, угольные, нефтеналивные, продовольственные и прочие транспорты и пловучие мастерские. В момент перемирия в европейских водах находилось 370 американских кораблей с экипажем до 80 000 американских военных моряков. Транспорты, перевозившие войска из Америки в Европу, в основном конвои-

	Американский миноносец	Германский мино- носец (G-86—G-88) ¹
Длина между перпенди- кулярами	94,5 м	79,5 м
Наибольшая длина . .	95,82 "	82,08 м
Наибольшая ширина .	9,46 "	8,35 м (по ГВЛ — 8,20 м)
Проектная осадка . . .	2,76 "	—
Отношение длины к ши- рине	10,1	10
Водоизмещение по ГВЛ	1 180 т	945 (полное 1 123) т
Высота бака	2,244 м	4,20 м
Длина шпации	0,533 "	0,5 "
Проектная мощность . .	28 400 л. с.	23 500 л. с.
Система механизмов . .	Кертис или Парсонс с зубчатой передачей	Турбины морского ведомства
Число и тип котлов . .	4 водотрубных—Уайт- Форстер	3 водотрубных
Давление пара и пло- щадь нагрева	18,65 кг/см ² и 838 м ²	18 кг/см ² и 825 м ²
Число дымсвых труб . .	4 с прибором для ды- мовых завес	2
Скорость хода	При 1 котле 15 узл. " 2 " 29 " " 3 " 33 " " 4 " 35 "	—
Расход топлива в час . .	" 15 узл. 1,363 м ³ " 20 " 2,5 " " 30 " 10,03 " " 35 " 16,93 "	—
Запас топлива	545 м ³	325 м ³
Запас воды	Котельной 25 т	30,4 т
Вооружение	4—102/50-мм; 2—76/23-мм зен. 6 двойных торп. ап- паратов 1—2 бомбосбрасыва- теля	3—105/45-мм; 4 пулемета, 6 торп. аппар. (2 двойн., 2 ординарных); 1 противолодоч- ный трал; 4 глубинные бомбы.
Прочие устройства . .	2 турбодинамо по 25 kW и 125 V; 2—60-см прожектора; радиостанция сист. Маркони на 5 kW Мастерская с электро- моторными станками	2 турбодинамо по 110 V и 20 kW 2—60-см прожек- тора Радиостанция сист. Телефункен

¹ Однотипные миноносцы G-85 и G-89—G-96 во время постройки были по сравнению с G-86—G-88 удлинены на 1,5 м.

ровались и обеспечивались американскими военными кораблями: в районах действий подводных лодок — эскадренными миноносцами, в районах действий германских вспомогательных крейсеров — старыми линейными кораблями или крейсерами. Минное заграждение между Шетландскими островами и Норвегией было поставлено при содействии американцев.

Япония

После русско-японской войны японский флот не получил того развития, как этого ожидали: не хватало средств, и внутренняя политическая обстановка мало благоприятствовала росту морских вооружений.

Линейные корабли, строившиеся к моменту вступления Японии в мировую войну, относились к программе кораблестроения, принятой после преодоления целого ряда затруднений парламентом еще в 1912 г.

Из истории развития японского флота следует отметить, что первым большим кораблем собственной конструкции был линейный корабль *Сецу* (21 800 *т*), начатый постройкой в 1909 г. на верфи Куре и введенный в строй в 1912 г.; однотипный корабль *Кавачи* был уничтожен взрывом в 1918 г. Корабли были оборудованы турбинами Кертис, имели 12—305-мм орудий. Орудия, размещенные по два в кормовой и носовой башнях, были длиной в 50 калибров, остальные — в 45 калибров. В марте 1914 г. и в ноябре 1915 г. на государственных верфях были спущены на воду линейные корабли *Фузо* и *Ямасиро* (31 100 *т*, 12—356-мм орудий). Постройка их соответственно была закончена осенью 1915 г. и весной 1917 г.

К постройкам военного времени относятся заложенные в мае 1915 г. линейные корабли *Изе* и *Хиуза*, задуманные как ответ на американский тип *New Mexico* (31 700 *т*). Сюда же относятся послеютландские корабли *Нагато* и *Муцу*. *Нагато* (34 000 *т*) был начат постройкой на верфи Куре в 1917 г. и спущен на воду в 1919 г. Он был вооружен 8—406-мм орудиями; весом бортового залпа при весе снаряда

Состав японского флота и его изменения за время войны

	Линейные корабли		Броне- носцы бере- говой обороны	Большие крейсеры		Легкие крейсеры с палуб- ной броней	Эскадренные мино- носцы и миноносцы		
	новые линкоры	старые линкоры		линейные крейсеры	бронир. крейсеры		эсмин- цы	миноносцы	
								I класса	II класса
Состав в 1914 г. .	<u>4</u> 83 400	<u>12</u> 164 700	<u>2</u> 9 250	<u>2</u> 56 000	<u>13</u> 140 800	<u>18</u> 75 750	<u>49</u> 20 205	<u>16</u> 2 375	<u>14</u> 1 270
Вступило в строй:	<u>1</u>			<u>2</u>					
в 1915 г.	31 100	—	—	56 000	—	—	—	—	—
„ 1916 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1917 „	<u>2</u> 62 200	—	—	—	—	—	<u>4</u> 5 000	—	—
„ 1918 „	<u>1</u> 31 100	—	—	—	—	—	<u>1</u> 13 20	—	—
Всего	<u>8</u> 207 800	<u>12</u> 164 700	<u>2</u> 9 250	<u>4</u> 112 000	<u>13</u> 140 800	<u>18</u> 75 750	<u>54</u> 26 525	<u>16</u> 2 375	<u>14</u> 1 270
Потери во время войны	<u>1</u> 21 800	—	—	—	<u>1</u> 13 970	<u>3</u> 11 730	<u>2</u> 1 025	—	<u>1</u> 90
Состав к концу войны	<u>7</u> 186 000	<u>12</u> 164 700	<u>2</u> 9 250	<u>4</u> 112 000	<u>12</u> 126 830	<u>15</u> 64 020	<u>54</u> 25 500	<u>16</u> 2 375	<u>13</u> 1 180

в 993 кг он превосходил английский линейный крейсер *Hood* и американский линейный крейсер *Maryland*. В отличие от английских и американских конструкций фок-мачта *Нагато* была большего диаметра и имела 6 поддерживающих опор. Эти корабли не имели еще чисто нефтяного отопления. В этом отношении Япония двигалась вперед так же медленно, как и Германия.

Первый линейный крейсер *Конго* был заказан Японией в Англии у Виккерса в Барроу в 1910 г. *Конго* имел водоизмещение в 28 000 т, тяжелую артиллерию из 8—356-мм орудий и скорость хода 28 узлов. Он вступил в строй летом 1918 г. Однотипные с *Конго* корабли Японии построила на собственных верфях: *Хией* вступил в строй весной 1914 г., *Каруна* и *Кири-сима* — летом 1915 г.

Некоторые из легких крейсеров Японии имели большой район плавания и сильную артиллерию; остальные были ясно выраженными разведчиками флота. К первым принадлежат заложенные в 1910 г. крейсера *Якаги*, *Тикума* и *Хирадо* (водоизмещение 5 000 т, скорость хода — 27 узлов, 8—152-мм орудий). Они вполне оправдали себя в повышенных условиях военного времени. У новейших послевоенных кораблей этого класса была увеличена скорость хода при увеличении водоизмещения. Чисто нефтяное отопление было применено лишь на промежуточном типе, на заложенных в 1918 г. и законченных постройкой в 1919 г. легких крейсерах *Тенрю* и *Тацута*. Они имеют водоизмещение в 3 500 т и только 4—140-мм орудия, но зато 6 торпедных аппаратов.

Построенные Японией эскадренные миноносцы I класса¹ в среднем имели водоизмещение от 1 300 до 1 400 т. Полноценными же являлись лишь спущенные на воду в 1916 г. новейшие эскадренные миноносцы класса *Амацуказе* со скоростью хода в 35 узлов, вооруженные 4—120-мм орудиями. К хорошим

¹ Япония различала 3 класса миноносцев: I класс — водоизмещением больше 1 000 т (построены после 1910 г.), II класс — 600—1 000 т, III класс — меньше 600 т.

миноносцам II класса (меньше 1000 *т*) относятся миноносцы класса *Момо* (850 *т*) со скоростью 31—34 узла. Они были вооружены 3—120-мм орудиями.

Война дала большой толчок к увеличению японского флота после войны. Так называемая программа „8—8“ 1920 г. предусматривала постройку 8 линейных кораблей и 8 линейных крейсеров. Каждая единица этой программы должна была быть заменена новой уже через 8 лет. Кроме того, предусматривалась еще постройка 12 крейсеров, 38 эскадренных миноносцев, 5 канонерских лодок, неопределенного числа подводных лодок, 18 вспомогательных судов и расширение верфей, доков и портовых устройств. Программа должна была быть завершена к 1928 г.

Программа „8—8“ была впоследствии аннулирована в связи с Вашингтонским соглашением.

Нужно еще упомянуть, что организация японского флота в некоторых отношениях похожа на бывшую организацию германского флота. Во главе всего флота находятся морское управление и морской генеральный штаб, имеющие те же функции, что и бывшие германские учреждения под теми же названиями.

* *
*

Приведенные в этой главе цифры разных флотов лишь относительно пригодны для сравнения морских сил. Поэтому мы отказались от сведения всех данных для непосредственного сопоставления в одну общую таблицу. Основным руководящим началом при строительстве флота является приспособление морских сил к специфическим задачам, вытекающим из политики страны. Островное государство, как Англия, с колониями, разбросанными по всему миру, будет строить свой флот по совершенно другим принципам и во время войны использует его совершенно иным образом, чем компактная континентальная страна без колоний, вроде России. Главные операционные направления каждой морской державы во время войны настолько различны, что никогда нельзя базироваться на голых цифрах числа кораблей и их водоизмещения. Даже

в морском бою имеют большое значение непредвиденные обстоятельства и случайности, так что даже при полной равноценности командного и рядового состава у обоих противников нельзя вести расчеты, основываясь на численности сил. Ютландское сражение, в котором отношение между германским и английским флотами было около 2:3, является наглядным примером к этому положению.