

А. П. Александров

**Военно-морские силы
капиталистических
государств**

**ЛЕНИНГРАД
1934**

Продаже не подлежат.

А. П. АЛЕКСАНДРОВ

**ВОЕННО-МОРСКИЕ СИЛЫ
КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ
ГОСУДАРСТВ**

ЛЕНИНГРАД

1934

ОТДЕЛЬНЫЙ ОТТИСК
ИЗ ЖУРНАЛА
„МОРСКОЙ СБОРНИК“
№ 2 — 1934 г.

История развития военно-морской мощи современного капитализма с полной наглядностью показывает теснейшую связь политики, экономики и стратегии империализма, зависимость военно-морской техники, тактики и оперативного искусства от общего развития производительных сил; на конкретных примерах прогресса оружия и кораблестроения можно проследить движение капиталистической индустрии и ее технический рост, получающие свое развитие и совершенствование особенно в эпоху империализма, главным образом по линии «человекоубойной промышленности».

Гигантское развитие промышленности, рост тяжелой металлургии и машиностроения, широчайшее применение последних достижений техники и индустрии в военно-морском деле — сделали возможным в конце XIX — начале XX столетия полное перевооружение флотов всех крупнейших империалистических государств дорогостоящими броненосными эскадрами крейсеров и линейных кораблей. По примеру ведущей капиталистической страны и сильнейшей морской державы — Англии, построившей первый дредноут, — все государства становятся на путь ожесточенного соревнования в строительстве линейных сил.

Крупнейшую роль в развитии средств и методов войны на море в эпоху империализма играла и продолжает играть и сейчас в капиталистических странах — мировая морская доктрина империализма «теория владения морем».

Эта морская доктрина, — по сути дела являющаяся оперативным выражением империалистической политики в борьбе капиталистических государств между собой за рынки сырья, сбыта, за сферы для вложения капиталов, за передел уже поделенного мира, — в полном соответствии с политическими устремлениями империализма, — установила в качестве главной стратегической задачи войны на море — борьбу за морские пути сообщения, за контроль и господство на мировых морских путях, являющихся главнейшими путями империалистической экспансии.

Доктрина эта самым тесным и непосредственным образом связана с развитием в современных крупнейших капиталистических государствах могущественных линейных и крейсерских флотов, решающих

задачи борьбы за владение морем на мировых морях и океанах методом генерального боя линейных эскадр или путем тесного блокирования неприятельского флота в его базах.

Таким образом эта доктрина выступала и выступает, как универсальная военно-морская теория современного капитализма, характеризующая его стратегические цели, оперативные задачи, технические средства и тактические методы войны на море.

Впервые изложил и наиболее полно обосновал теорию владения морем английский адмирал Колумб в труде «Морская война, ее принципы и опыт», сразу же после своего издания переведенном на многие языки. Почти одновременно с работой Колумба, независимо от нее, на другой стороне океана появляется труд капитана флота США Мехена: «Влияние морской силы на историю», посвященный обоснованию той же доктрины и получивший также значительное распространение в морской литературе большинства государств.

Интересно отметить, что появление обеих работ: Колумба и Мехена в англо-американской и мировой морской литературе относится именно к девятидесятым годам прошлого столетия, к годам выступления на мировой арене империализма, как новейшего этапа капитализма, когда его теоретики и апологеты еще только начинали осознавать новые качества нового порядка, пришедшего на смену доминирующему капитализму и, в процессе осознания их, выдвигали и формулировали политические, военные и военно-морские задачи империализма.

В короткий срок происходит широкая интернационализация этой доктрины и она приобретает мировое значение. Вслед за ведущими империалистическими государствами Англией и Соединенными Штатами Америки доктрину эту воспевают на все лады на всех языках — во Франции — Давелюи и Дарьюс, в Германии — Штепцель и Кирхгоф, в России — Кладов, в Италии — Бернотти и т. д., и т. п.

Базируясь в своих оперативных истоках на прошлых исторических образцах классических примеров Трафальгарского морского сражения и еще более ранних войн на море, — доктрина эта получает свое блестящее подтверждение во время русско-японской войны 1904 — 1905 гг. на опыте Порт-Артура, показавшего пример классической тесной блокады, и Цусимы, приведшей в результате генерального сражения к полному разгрому российского императорского флота. С начала XX столетия — во всем мире провозглашена и утверждена «теория владения морем», как основная, ведущая и универсальная теория ведения войны на море. Одновременно осуществляется максимально возможными темпами и процесс технического перевооружения военно-морских сил мощными линейными флотами дредноутов.

Уже непосредственно перед мировой империалистической войной в 1911 г. в Англии же — рецидив Колумба — появляется труд офи-

церального теоретика и историка британского адмиралтейства сэра Юлиана Корбетта «Некоторые принципы морской стратегии», который вновь с достаточной полнотой и ясностью развивает ту же доктрину и обосновывает практическое применение ее в предстоящей схватке английского и германского империализма в назревающей борьбе между ними за передел мира.

Соответственно с доктриной «владения морем», готовят материальную часть и личный состав своих флотов и обосновывают свои оперативные планы все т. н. великие морские державы.

Крупнейшие банковские объединения; гиганты капиталистической индустрии: Армстронг-Виккерс, Шнейдер-Крезе, Крупп — в Англии, Франции и Германии; Путиловский и Балтийский заводы и французские судостроительные верфи — в России; знаменитые строители германского и английского флота гросс-адмирал Тирпиц и лорд Фишер; адмиралтейства и морские генеральные штабы большинства сколько-нибудь значительных капиталистических стран — уже в конце прошлого и в начале XX столетия — теснейшим образом связали свою историю и судьбу с гонкой военно-морских вооружений, с соревнованием в постройке мощных линейных эскадр, являющихся основной силой, принятой на вооружение могущественнейших флотов мира.

Наступившая мировая империалистическая война 1914 года застала все флоты в значительной мере закончившими и заканчивающими процесс своего технического перевооружения дредноутами. В выполнении судостроительных программ значительно отставал только русский флот, первые дредноуты которого, заложенные по программе морского генерального штаба 1911-12 года, начали вступать в строй лишь в конце 1914 — в начале 1915 года (тип *Петропавловск* в Балтике и почти идентичный тип *Мария* в Черном море), а вторая серия т. н. сверх-дредноутов (тип *Бородино-Измаил*), которая должна была сойти со стапелей в 1917-18 гг., так и не вступила в строй российского императорского флота.

Знаменовавший собой грандиозный прогресс в военно-морских вооружениях начала XX века, отражавший в себе всю грандиозную мощь и последние достижения всех современных ему отраслей капиталистической индустриальной техники, имевший стройную и разработанную во всех деталях теорию своего оперативного и вооруженного боевого применения, вступивший в мировую войну как самое могущественное по своим наступательным и оборонительным свойствам средство войны на море, великолепное сочетание самой дальнбойной артиллерии, самой тяжелой брони, самых мощных двигателей, чуда механизации и автоматизма — дредноут, — однако, не оправдал возложенных на него надежд и предназначавшейся ему роли владыка морей и океанов.

Линейные флоты «отскакивали» первые два года мировой войны до Ютландского сражения в своих базах под прикрытием батарей береговой обороны и минных позиций, лишь изредка выходя с целой системой предосторожностей, скорее с тем, чтобы «показать свой

флаг» в открытом море, — однако, недалеко от базы и с расчетом вскоре возвратиться, — нежелези с позитивными целями. Наконец, происходит Ютландское сражение, в котором встретились два величайших в мире линейных флота, подготовленные в течение многих лет самой современной в техническом отношении промышленностью самых передовых капиталистических стран Англии и Германии.

Если не считать боевых столкновений авангардов Батти и Хиннера, после некоторых перестроений и притом чрезвычайно вялых со стороны сильнейшего английского Grand Fleet'a, — оба флота расходятся и возвращаются в свои базы с тем, чтобы продолжать свою пассивную роль (стоянка в базах и редкие выходы) уже до конца войны. Интересно отметить тот факт, что английский Grand Fleet, «заслонивший собою весь видимый горизонт», успевает закончить свое боевое развертывание лишь... к концу Ютландского боя.

За четыре десятка лет до того Энгельс в «Анти Дюринге» писал: «...Нам же наоборот нет ни малейшей причины огорчаться, видя, как соперничество между панцирем и пушкой доводит военный корабль до степени совершенства, на которой он делается столь же неуязвимым, сколько негодным к употреблению, и как это соперничество обнаруживает также в области морской войны тот внутренний диалектический закон движения, по которому гибель милитаризма, как и всякого другого исторического явления, становится логическим следствием его собственного развития»...

В сноске к словам «...столь же неуязвимым, сколько негодным к употреблению...» Энгельс прямо говорит: «...Это, повидимому, будет достигнуто усовершенствованием самодвижущихся торпед — последнего дара крупной промышленности морскому военному делу; громаднейший броненосец побеждался бы тогда маленькой торпедой...»¹⁾

Гениальное пророчество Энгельса нашло свое блестящее подтверждение на опыте мировой империалистической войны на море. Одновременно развивалось и получило впоследствии значительное совершенство, а боевой опыт уже в ходе мировой войны 1914 — 18 гг., новое средство войны на море — подводные лодки, — по самому своему существу направленное на уязвление мощи надводных бронированных флотов линейных кораблей нанесением торпедного удара в самое их слабое место — в небронированную подводную часть, — оружие, отрицавшее возможность достижения владения морем и, вместе с другим новым средством войны — военно-воздушными силами, — на боевом опыте окончательно дискредитировавшее пресловутую «теорию владения морем».

Современная подводная лодка представляет собой сочетание наиболее совершенных двигателей внутреннего сгорания и электромоторов (наименьших весов и габаритов, чем все аналогичные двигатели в промышленности) и наиболее совершенного оружия — крупно-

¹⁾ Энгельс. «Анти-Дюринг», глава III — «Теория насилия», стр. 160 — 161. ГИЗ, 1930 года.

калиберной самодвижущейся торпеды, обладающей большим зарядом взрывчатого вещества и значительной скоростью хода. Кроме этого своего основного оружия подлодка может использовать для внезапной постановки мины заграждения и имеет артиллерийское вооружение²⁾.

Официальный историк английского адмиралтейства Г. Ньюболт, подводя итоги операциям английского флота в мировую войну, принужден с горечью констатировать:

«...Grand Fleet смог выходить в море не иначе, как под охраной 100 миноносцев, и ни один большой корабль не смел покинуть гавани без противолодочной завесы...» и «...Немецкие U (Unterseeboote — подводные лодки. Ал.) так стеснили движение наших эскадр и отрядов, как никогда ни один из наиболее дальновидных и авторитетных моряков не мог себе и представить»³⁾.

Английское адмиралтейство недавно опубликовало в последнем томе капитального издания «Операции английского флота» чрезвычайно интересный документ, принадлежащий перу главнокомандующего Grand Fleet'ом в мировую войну, впоследствии первого морского лорда — адмирала Желлико, относящийся к 27 апреля 1917 г. — моменту начала германской беспощадной подводной войны. Г. Ньюболт, цитируя этот документ, характеризует его, как «...документ величайшей исторической важности»⁴⁾.

«...Среди имеющихся в нашем распоряжении докладов, — говорит Ньюболт, — нет другого равного ему по значению; он составлен лицом, обладавшим исключительными познаниями и в сознании величайшей ответственности перед страной в момент такой страшной опасности, которая еще никогда ни в одну войну не угрожала Англии...» Эту «страшную опасность» морским сообщениям Англии, с которой не смог справиться ее величайший в мире флот линейных кораблей, — несла германские подводные лодки.

Желлико причину этому видит в следующем: «... в настоящее время мы ведем войну так, как будто абсолютное господство на море в наших руках. Фактически же мы не только не обладаем абсолютным господством, но даже и ничем похожим на такое господство.

Правда, поскольку дело касается надводных судов, мы являемся хозяевами положения, но надф возможно скорее понять ту истину, что это обстоятельство потеряет всякое значение, как только неприятельские подводные лодки парализуют — фактически парализ уже начался — наши коммуникации».

«История время от времени показывает, — продолжает Желлико, — какие получают фатальные результаты когда стратегия базируется

²⁾ Более подробно о подлодках см. работу бригады А. П. Александров, И. С. Исаков и В. А. Белли — «Операции подводных лодок», т. I, изд. Военно-морской академии, 1933 г.

³⁾ Г. Ньюболт — «Операции английского флота», т. IV, стр. 346 — 347.

⁴⁾ Г. Ньюболт — «Операции английского флота», т. V, выйдет в ближайшее время в свет в русском переводе. Разрядка здесь и в дальнейшем наша.

на столь изменчивые факторы, как коммуникации. В этих случаях катастрофа неизбежна. Английская военная политика данного момента ведет страну к катастрофе. Бесполезно и в высшей степени опасно игнорировать этот факт. Поэтому мой долг указать правительству на необходимость вести военную политику в сознании того, что мы не обладаем не только неоспоримым господством на море, но даже частичным. Если с этим не захотят считаться, я твердо уверен, что война будет проиграна. Английский народ погибнет от голода, а союзники потеряют возможность получать уголь и другие предметы первой необходимости...»

Документ исключительно яркий по своему содержанию и не нуждается ни в каких комментариях. Следует лишь добавить к этому фактическую справку: подводные лодки в течение мировой войны потопили около 200 надводных боевых кораблей различных классов, в том числе дали значительный эффект и против линкоров и крейсеров и уничтожили свыше 13 000 000 тонн торгового тоннажа.

Распределение потерь боевого тоннажа от подводок по отдельным странам и по классам кораблей видно из таблицы № 1.

Результаты боевой деятельности германских подводных лодок по годам войны на путях сообщения союзников видны из таблицы № 2.

Что же касается, например, сравнительной эффективности результатов использования оружия (артиллерии и торпеды), то из числа 78 погибших в мировую войну линкоров и крейсеров ¹⁾—46% погибло от торпеды и лишь 31% от артиллерии. Из учтенных эсминцев лишь 22% погибло от артиллерии и из погибших подводок от артиллерии лишь 14%. Значительно выдвинулась в мировую войну в операциях на морских театрах, кроме торпеды, и мина заграждения, на долю которой приходится большой процент потопленных боевых кораблей.

Пока еще сравнительно совершенно незначительную роль сыграли в мировой войне в операциях на морском театре—находившиеся в тот период еще в зачаточном состоянии, военно-воздушные силы.

Современное развитие этого нового средства войны и количеством, и качественно далеко оставило позади все другие средства по темпу и боевому эффекту своего совершенствования; военно-воздушные силы коренным образом изменяют всю обстановку ведения операций на морском театре войны.

Если подводные лодки своей боевой деятельностью и угрозой сократили до минимума выходы линейных сил в море и заставили их отставаться в базах, то массовое применение тяжелой бомбардировочной авиации делает опасным пребывание больших кораблей на якоре в базах, поскольку они в этих условиях представляют из себя значительную и неподвижную цель, подверженную по-

¹⁾ По данным Marine Rundschau № 7 за 1927 г.

ТАБЛИЦА № 1

ОБЩЕЙ ЧИСЛЕННОСТИ ПОГИБШИХ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ, ПОТОПЛЕННЫХ ПОДЛОДКАМИ В МИРОВУЮ ВОЙНУ ¹⁾

Оружие подводок	Класс кораблей Флаг	Линкоры	Крейсера	Эсминцы и миноносцы	Капitan	Заградители	Мониторы	Подлодки	Вспомогат. крейсера	Стор. суда, шлюпы и тр.	Суда лодочники	Базы подводок
		От торпеды	Англия	5	9	18	1	1	3	4	11	29
Франция	3		4	3	1	1	—	3	7	2	—	1
Россия	—		1	2	—	1	—	—	—	1	—	—
Италия	—		2	3	1	—	—	3	4	1	—	—
США	—		—	2	—	—	—	—	—	1	—	—
Германия	—		3	5	—	—	—	19	—	—	—	—
Австрия	—		—	1	1	—	—	1	—	—	—	—
Турция	2		—	2	2	—	—	—	—	—	—	—
Всего от торпед		10	19	36	6	3	3	30	22	34	16	1
От мин заграждений, потопленных подводками	Англия	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Франция	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
	Россия	—	1	2	—	1	—	—	—	—	—	—
	Италия	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
	США	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Всего от мин .		2	4	3	—	3	—	—	—	—	—
Итого от подводок		12	23	39	6	6	3	30	22	34	16	1

падающим современным тяжелым и сверхтяжелым бомб, превосходящих по весу взрывчатого вещества, а следовательно и по своей непосредственной боевой эффективности, и артиллерийский снаряд, и торпеду, и мину заграждения.

Такая обстановка властно заставляет пересмотреть сложившиеся до мировой войны взгляды на соотношение различных классов кораблей и родов войск в составе военно-морских сил и методы их боевого использования в мор-

¹⁾ По данным А. П. Александров, И. С. Исаков, В. А. Белли—«Операции подводных лодок», т. I, стр. 69.

ТАБЛИЦА № 2

ПОТЕРЬ В МИРОВОМ ТОРГОВОМ ТОННАЖЕ ОТ ГЕРМАНСКИХ ПОДЛОДОК 1)

Год войны	Число судов	Тоннаж (в рег. тоннах)
1914 г.	162	3 227
1915 г.	726	1 438 173
1916 г.	1 187	2 328 688
1917 г.	2 734	6 350 362
1918 г.	1 052	2 774 172
Всего	5 861	13 233 662

ских операциях. По-новому ставятся вопросы базирования военно-морских сил, а в проблеме надежного обеспечения морских операций центр тяжести переносится с предварительного на непосредственное боевое обеспечение.

Такое положение вместе с полной невозможностью тесно заблокировать современные военно-морские силы и возросшей мощью военно-морской промышленности, обеспечивающей расширенное воспроизводство в относительно короткие сроки таких родов военно-морских сил, как подводные лодки, эсминцы, торпедные катера, морская авиация всех классов,—звучит как окончательный крах теории «владения морем», бывшей в течение продолжительного времени основой ведения войны на море 2).

НЕКОТОРЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ СОВРЕМЕННОГО КАПИТАЛИЗМА.

Если бы понадобилось коротко, в нескольких словах, охарактеризовать основную техническую тенденцию развития в строительстве военно-морского флота современного капитализма, то ее можно было бы сформулировать, как борьбу за вес и габарит или несколько более развернуто—как борьбу за вмещение значительно более мощной и совершенной техники, следовательно

большой убойной силы и значительно больших тактических свойств в сравнительно меньший тоннаж.

Эта тенденция, помимо общих предпосылок, лежащих в путях развития современной промышленности и военно-морской техники, стимулируется также ограничением лимитов суммарного тоннажа боевых флотов и отдельных классов кораблей, установленных для Германии Версальским миром и т. п. «ограничениями» для победителей по Вашингтонскому и последующим морским договорам.

Установление фиксированных лимитов тоннажа в порядке договорных обязательств между наиболее крупными морскими державами, победившими в мировой войне, привело к значительному обострению и увеличению соревнования в строительстве флотов, главным образом с качественной стороны, хотя одновременно не снижалось и количественное соревнование 1).

Вместе с тем, поскольку суммарный общий тоннаж и тоннаж, а часто и предельный калибр вооружений отдельных классов кораблей был фиксирован в определенных лимитах, перед техникой военного кораблестроения была поставлена задача вмещения в заданный определенный тоннаж высоких, уже и в современном своем виде, и не переставших прогрессировать нормативов оружия, двигателей и боевой живучести. Общие же пути решения этой задачи лежат в области борьбы за веса и габариты: корпуса, механизмов, оружия и различных устройств боевого корабля.

Установление определенных фиксированных лимитов тоннажа и вооружения флотов имело ряд значительных последствий и много порядка для путей развития военно-морских сил современного капитализма. Кроме всего прочего, оно неизбежно внесло ряд существенных противоречий в оперативную и техническую направленность развития современных флотов.

Дело в том, что флот, казалось бы, должен строиться на основе определенных задач, имеющих свою специфику для каждой страны, зависящую от ее политических, экономических и общевосенных задач, определяющих направленность ее экспансии на море и задачи в/м сил в условиях определенных военно-морских театров и складывающегося соотношения сил с вероятными противниками. Состав и организация флота каждой страны должны были бы являться материальным выражением этих задач. На самом же деле наиболее сильные империалистические державы, в стремлении обеспечить свою гегемонию на море, навязывали на этих конференциях в порядке договорных обязательств флотам более слабых государств выгодные для себя пути развития, определяя для них понижены общие суммарные нормы тоннажа и такие же, как и

1) По данным Gibson and Prendergast „The German Submarine War“.

2) Более подробно см. наши работы „Критика теории владения морем“, изд. В.-М. Академии 1930 г. и „Против реакционных теорий на военно-морском научном фронте“, стенограмма доклада в военной секции Комкадемии, изд. 1932 года. Были напечатаны в М. Сб. № 11 за 1929 г., №№ 1, 2, 3 и 4 за 1930 г. и № 2 за 1932 г.

1) Дело в том, что Вашингтонская и последующие морские конференции фиксировали лимиты, значительно превосходящие иальный тоннаж флотов, и т. п. „ограничения“, по сути дела, способствовали не сокращению, а количественному и качественному росту боевой мощи флотов договаривающихся сторон.

для себя, лимиты тоннажа и вооружения отдельных кораблей определенных классов.

Таким образом, более слабые в военно-морском отношении государства в лучшем случае могли рассчитывать на значительно меньшее количество кораблей определенных классов, хотя каждый из этих кораблей и приближался бы по своей силе к идентичным кораблям сильнейших государств. Свое внешнее выражение эта тенденция получила в разногласиях по поводу т. н. «ограничений» методом «определения глобального тоннажа» и методом «определения тоннажа по категориям», путем установления определенных лимитов для отдельных классов кораблей.

Следствием этого было появление новых классов кораблей, т. н. «Вашингтонских» крейсеров стандартного тоннажа в 10 000 тонн и легких крейсеров, «Вашингтонских» линкоров в 35 000 тонн и «Версальских» броненосцев в 10 000 тонн.

Противоречия в оперативной и технической направленности развития современных флотов имеют место также и по другим причинам. Технический прогресс в конце прошлого и начале XX столетия, приведший к перевооружению военно-морских сил эскадрами дредноутов, создал определенное лицо современных флотов и направил тенденцию их развития в определенное русло создания т. н. «полноценной эскадры», имеющей своим основным костяком — линейные корабли и крейсера и основной задачей — генеральный бой в открытом море с «полноценной эскадрой» противника.

Уже в течение мировой войны воюющим странам пришлось считаться с наличием определенной материальной части в составе своих военно-морских сил, и известная попытка некоторых кругов Германии «выпрыгнуть», уже в ходе войны, из сложившегося соотношения сил, изменив лицо своего флота путем грандиозного строительства подводных лодок, хотя и дала весьма значительные результаты, но, как известно, не привела к конечному успеху в деле коренного изменения материальной части морских сил, их организации, тактики и оперативного искусства. Основной причиной этого следует считать тот факт, что старая и новая тенденция в строительстве флота Германии продолжали свое совместное существование на всем протяжении мировой войны.

Даже и после того, как подводные лодки обнаружили в полной мере свои положительные качества и добились существенных первых успехов в 1915-16 гг. и еще более решительных результатов в 1917 году — в период беспощадной подводной войны, — даже и после этого старая, так называемая, «линейная» тенденция в строительстве и боевом использовании флота продолжала давать себя знать в практике недостаточно решительного осуществления новой судостроительной программы подводного флота и накладывала свой отпечаток на методы оперативного применения нового оружия.

Господство в Германии, как и во всех других империалистических странах, доктрины «владения морем» определило удельный вес подводного судостроения в общем балансе строительства ее военно-морских сил, как еще в период подготовки к мировой войне, так в значительной степени и во время самой войны. До подведения итогов и освоения опыта Ютландского боя, т. е. в течение двух первых лет войны, — решение участи войны на море в Германии связывали все еще с генеральным сражением линейных флотов после предварительного уравнения сил с английским Grand Fleet'ом, — лодкам же отводили недостаточное место в строительстве и боевом использовании. Когда же, наконец, в ходе войны подводные лодки должны были занять решающее место в операциях на морских театрах, пришлось считаться с фактом коренных разногласий между политическим, военным и военно-морским руководством по поводу методов войны, противник сумел значительно улучшить подготовку противолодочных средств и, что главное, — новое строительство торгового тоннажа превысило цифры потопления, а своих поздно разработанных грандиозных программ строительства подводного флота, — в частности, т. н. «большой программы Шеера», — немцы уже не успели реализовать. Из общего количества 810 лодок, вошедших в военные программы строительства флота, большая часть осталась неосуществленной, 208 лодок в последующем были разобраны до окончания постройки, в связи с окончанием войны, а 212 остались только в проекте.

Подводя итоги подводной войны в мировую войну 1914—18 гг., все германские авторы (Михельсен, Гайер, Шницлер и др.) в своих послевоенных работах, правда уже задним числом, принуждены констатировать, что германская промышленность, построившая в течение 4 лет около 350 лодок, фактически могла справиться со строительством в тот же срок двойного количества лодок, если бы к их строительству было приступлено своевременно. Это положение документально подтверждается также руководителями германской судостроительной промышленности. На самом же деле заказы по «большой программе Шеера» были размещены между верфями лишь в июне и декабре 1917 г. и уже в 1918 г., и решающее количество подводных лодок, запроектированных большой программой, так и не появилось в свет¹⁾.

¹⁾ Значение «линейной тенденции» в задержке строительства лодок и неуспехе подводной войны вскрывается в следующих словах Гайера: «... идея неограниченной подводной войны рассматривалась благоприятно и только вопрос о времени начала оставался в неизвестности. Является трагичным, что в это же время не было вынесено решение о новом строительстве... Чрезвычайно роковым было решение государственного секретаря по флоту фон-Капелле, внушенное мыслью, что после войны большое количество подводных лодок будет решительно неудобно для управления и дальнейшего расширения флота, как мировой силой...»

(А. Гайер — «Итоги германских подводных операций». United States Naval Institute Proceedings за 1926 г.).

Сложившаяся материальная часть и оперативная доктрина флота, определяющая его современное лицо—корабельный состав, организацию, подготовку личного состава,—кладет свой отпечаток на его развитие на значительный период времени уже и в последующем. Условия, когда мертвое тянет живое и старое тормозит развитие нового, особенно дают себя знать в строительстве флота, поскольку это строительство сопровождается огромными вложениями материальных средств и ресурсов. Практика строительства кораблей определенных классов обуславливается наличием определенного заводского оборудования (судостроение, машиностроение, оружейные заводы, бронепрокат и т. п.) и связана с определенным оснащением всей системы базирования и повседневного обслуживания флота (доки, ремонтные заводы и мастерские, портостроение и оборудование портов). Вся система комплектования, направленность и сроки обучения личного состава различных специальностей и квалификации также исходят из определенного задания. Сроки службы больших кораблей, достигающие 25—30 лет, характеризуют определенную стабильность данной материальной части, инерция которой дает себя чувствовать и после «выслуги лет». Немалую роль играет здесь и известный консерватизм руководителей и доктрин, свойственный капитализму, особенно на закате его развития.

Именно по ряду этих причин, создав технически наиболее совершенную, новую материальную часть флота в лице современных подводных лодок,—германский империализм ограничивает рамки боевого применения и строительства подводного флота пределами старой доктрины. Именно поэтому, относительно слабыми темпами развивается строительство лодок и методы их оперативного и тактического использования как в самом начале, так и в ходе и в конце мировой войны, и боевое применение подлодок характеризуется в основном лишь одиночным позиционным и крейсерским методом, а групповое и массовое использование не имеет места.

Действительность же нового оружия видна, помимо приведенных цифр и всего прочего, хотя бы из того, что империалистическая Англия основным условием перемирия в 1918 г. выдвигает немедленное прекращение германской подводной войны, а по Версальскому договору вовсе запрещает Германии строительство нового оружия—подлодок и воздушных сил и, в последующем, на всех «разоружительных» конференциях вставляет на уничтожении подводного оружия и у своих бывших союзников, исходя якобы из принципов «гуманности и человеколюбия».

Таким образом противоречия в оперативной и технической направленности развития современных флотов идут в основном по двум линиям:

1. — сглаживания некоторых особенностей (специфики) и направленности военно-морского строитель-

ства, особенно у менее сильных морских держав, установлением стандартов и лимитов военно-морских вооружений на международных морских конференциях в порядке предварительной борьбы между империалистическими государствами еще в мирное время за соотношение сил;

2. — инерции старой материальной части и старых доктрин, продолжающих в значительной мере влиять на лицо современных флотов и на методы их боевого использования.

Соревнование в военно-морских вооружениях между империалистическими государствами в основном продолжается на выгодной для сильнейших морских держав базе в общем однородного состава флотов, когда в конечном итоге результаты, при прочих равных условиях, в большой степени определяются численным превосходством надводных больших кораблей, линкоров и крейсеров. Стремление перенести соревнование на иную основу строительства сил, если можно так выразиться, «нарушающих законы числа» в войне на море, хотя и имеет место со стороны некоторых государств (Франция, Италия), однако проводится с недостаточной последовательностью, так как оно и здесь упирается в инерцию старой материальной части и старой доктрины.

Однако было бы совершенно неверным на этом основании отрицать огромные успехи технического развития военно-морских сил современного капитализма. Наоборот, капитализм делает все возможное для максимального оснащения своих военно-морских сил новейшей техникой:—полным ходом идет модернизация и улучшение всех тактических свойств линкоров, направленные на увеличение их противовоздушной и противолодочной обороны, и приспособление их к современным условиям борьбы на морском театре; значительными темпами развивается строительство новых крейсеров, имеющих значительное вооружение и большую скорость хода; в большом масштабе проводится оснащение в/м сил новейшими усовершенствованными подлодками и воздушными силами, особенно тяжелой авиацией. Прогресс военно-морских сил капитализма использует все самые совершенные данные и последние достижения развития современной техники и сам по себе является наиболее передовым показателем общего уровня развития техники и промышленности капитализма.

Для прогресса военно-морских сил показателем в частности и тот факт, что гонка и рост военно-морских вооружений в капиталистических государствах в период всеобщего кризиса капитализма выдвигают в качестве единственной отрасли промышленности, «не знающей кризиса», военную индустрию, продолжающую работать с большой нагрузкой и в этот период.

Здесь важно было вскрыть, что старая и новая тенденция в направленности строительства сосуществуют и развитии военно-морских сил современного капитализма и что, вытекающие из этого сосуществования противоречия кладут свой отпечаток на

состав, организацию, тактику и оперативное искусство военно-морских сил капиталистических государств.

Конечно, поскольку идет речь о развитии вооруженных сил капиталистических государств, ведущая роль в этом развитии принадлежит тенденции технического прогресса и в послевоенный период, несмотря на затруднения бюджетного характера, происходит почти полная замена старой материальной части большинства классов кораблей и модернизация старых линкоров во всех странах¹⁾.

Наметившиеся значительные реальные изменения в составе, организации и боевой подготовке военно-морских сил капиталистических государств, особенно в течение последнего десятилетия, показывают это в большой степени.

Тот, доказанный уже опытом мировой войны факт, что задачи флотов будут решаться в современных условиях в значительно изменившейся обстановке, делает практику перевооружения военно-морских сил капиталистических государств значительно прогрессивнее их теории. Налицо решительный поворот в строительстве всех флотов после мировой войны в сторону уменьшения удельного веса линейных сил и значительного увеличения удельного веса легких сил и подводного флота; налицо, наконец, значительное оснащение капиталистических флотов авиацией вообще и тяжелой авиацией в особенности.

Коренные сдвиги в этом отношении происходят в таких флотах, как японский, французский и итальянский, в которых налицо попытки по-новому поставить все вопросы боевой организации военно-морских сил, где есть тенденции отказаться от постоянных однородных соединений, сводящихся в «полноценную эскадру», и переходят уже в мирное время в практике маневров и боевых учений — к организации маневренных разнородных общевоинских соединений. Коренные изменения совершаются даже в такой цитадели консерватизма, как английский флот, где существенная, а иногда и первостепенная роль в проводимых на маневрах морских операциях возлагается на тяжелую авиацию.

Резко наметившееся и продолжающееся повышение удельного веса легких сил, подводного флота и морской авиации в составе военно-морских сил обеспечивается в короткие сроки и в мирное время, и в ходе самой войны грандиозными производственными возможностями промышленности, показавшей огромные темпы строительства этих родов в/м сил уже в практике мировой войны, еще более обогащенной сделавшими большие успехи в послевоенное время новейшими методами технологического процесса кораблестроения.

Широкое развитие массового серийного производства и методов конвейера в судостроении, применение электросварки и всех послед-

¹⁾ См. цифры, приведенные в следующей главе.

них достижений техники в ускорении постройки кораблей обеспечивают в отношении этих родов в/м сил грандиозные по темпу возможности строительства и расширенного воспроизводства.

Уже в ходе мировой войны германская промышленность строила некоторые серии подводок в течение шести и трех месяцев¹⁾, взамен установленных предвоенной практикой двух-трех лет, а промышленность Соединенных Штатов Америки, поставленная на службу союзников, в период беспощадной подводной войны добилась спуска с конвейера (Фордовская верфь) цельного корпуса пятисот-тонного противолодочного корабля в течение одних суток²⁾ и рекордных темпов постройки торгового тоннажа для союзников взамен тоннившегося германскими лодками³⁾.

Такое положение совершенно меняет старое представление о невозможности в относительно короткие сроки в/м сил. В отношении подводного флота и надводных кораблей, эсминцев и лидеров, не говоря уже о вспомогательных кораблях различных классов, у всех значительных морских держав имеет место в широких размерах опытное конструирование и строительство образцов, могущих быть в течение непродолжительного времени поставленными на массовое серийное производство. Это показывает, что даже современный значительный удельный вес этих классов кораблей в составе военно-морских сил не вскрывает еще полностью картины соотношения между родами в/м сил на базе возможного развертывания промышленности для строительства флотов как в мирное время, так и во время войны.

В послевоенной иностранной военно-морской литературе, особенно в последние годы, с приближением к новому туру империалистических войн, также идет спешная переоценка всех старых ценностей, в связи с осознаваемым крахом старых теорий и методов войны на море и необходимостью дать новые установки и новое оружие, пригодные для изменившихся коренным образом условий войны на море.

РЕКОНСТРУКЦИЯ МОРСКИХ ФЛОТОВ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ ГОСУДАРСТВ.

Проводимая в капиталистических странах реконструкция военно-морских сил осуществляется в обстановке неизбежных противоречий между стремлениями и возможностями современ-

¹⁾ Последнее в отношении малых лодок, при готовых моторах.

²⁾ См. Морской Сборник № 11 1933 г., статья С. Концевича — «Массовая постройка противолодочных кораблей».

³⁾ Уже в начале войны в Америке со стапеля был спущен 10 000-тонный пароход через 3 месяца после его закладки, в 1917 г. для постройки большого парохода (8 800 тонн) требовалось 64 рабочих дня до спуска со стапелей; в 1918 г. для стального корабля — 28 дней. В декабре 1917 г. департаменту торгового мореплавания США было подведомственно 132 верфи, из них 74 новых. Упомянутая верфь Форда, специализировавшаяся на постройке противолодочных кораблей, была сооружена в течение нескольких месяцев и сразу же приступила к работе, несмотря на то, что никогда в мирное время Форд кораблей не строил.

менных империалистических государств в их борьбе между собою за гегемонию на море, в противоречиях между сложившейся и новой организацией и составом военно-морских сил, между старой военно-морской доктриной и изменившейся обстановкой ведения войны на море.

Эта реконструкция флотов капиталистических государств продолжает в значительной степени базироваться еще на старой основе, противопоставления «киль на киль», соревнования в возможном техническом оснащении старых основных классов кораблей за счет обновления материальной части и модернизации. Между тем новые средства и оружие войны на море, в перспективе ближайших лет развития техники, организации и методов боевого использования несут в себе новое качество военно-морских сил, как общевойскового единства соединенных родов войск надводного и подводного флота, морских воздушных сил и береговой обороны.

Тенденция современного развития материальной части и оружия уже сейчас в значительной степени резко намечает эти контуры будущего лица военно-морских сил, тем не менее она остается пока еще тенденцией только и не получила до сих пор своего сколько-нибудь законченного завершения.

Как уже было сказано, реконструкция сделала значительные успехи в деле существенного, а в отношении большинства классов кораблей и полного обновления материальной части и оснащения в/м сил новыми средствами войны на море.

Реконструкция военно-морских сил империалистических государств знаменует собою, кроме того, начало коренных сдвигов в области организации флота, на базе изменившегося соотношения между основными классами кораблей и оснащения флота морской авиацией и средствами подвижной и передвижной береговой обороны.

Для характеристики состава современных флотов т. н. «великих» морских держав (Англии, США, Японии, Франции и Италии) весьма показательны цифры ¹⁾ числа, тоннажа и процентного соотношения между составом кораблей различных классов, относящиеся к началу и концу мировой войны и к современности (см. таблицу № 3).

Состав флотов по отдельным странам виден из таблиц №№ 4, 5, 6, 7 и 8 ²⁾.

¹⁾ Исходные цифровые данные таблиц для необходимых расчетов процентного соотношения между отдельными классами кораблей взяты по справочнику Е. Е. Шведе «Военные флоты» за 1932 год.

²⁾ В таблицах №№ 9, 10, 11, 12, 13 и 14 нами принята следующая классификация: 1) Линейный и броненосный флот: линейные корабли, линейные крейсера, броненосные крейсера; 2) Флот легких сил: крейсера с артиллерией выше 155 мм, легкие крейсера, лидеры и эскадренные миноносцы; 3) Подводный флот: подводные лодки и 4) Авианосный флот: авианосцы и авиатранспорты.

ТАБЛИЦА № 3

ФЛОТ ПЯТИ СИЛЬНЕЙШИХ МОРСКИХ ДЕРЖАВ

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год						
	В строю и в постройке						В %/о к общему тоннажу флота	Суммарное водоизмещение	Число	В %/о к общему тоннажу флота	Суммарное водоизмещение	Число	В %/о к общему тоннажу флота
	Число	Суммарное водоизмещение	В %/о к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В %/о к общему тоннажу флота							
Линкоры-дредноуты	82	2 032 140	34,9	77	1 800 757	32,3	43	1 291 020	29,2	Линкоры додредноутного типа	3	55 200	1,2
Линейные крейсера	14	331 950	5,7	14	362 700	6,5	6	194 300	4,4	Линейные крейсера	6	95 297	2,2
Броненосные крейсера	101	1 110 650	19,0	60	660 510	11,8	10	95 297	2,2	Броненосные крейсера	10	685 600	15,5
Крейсера с артиллерией выше 155 мм	—	—	—	5	46 750	0,8	60	685 600	15,5	Крейсера с артиллерией выше 155 мм	60	513 150	12,3
Легкие крейсера	125	514 030	8,9	135	630 970	11,4	100	513 150	12,3	Легкие крейсера	100	839 215	18,9
Лидеры и эскадренные миноносцы	535	318 406	5,4	1 132	1 023 543	18,3	653	839 215	18,9	Лидеры и эскадренные миноносцы	653	393 885	8,9
Подлодки	282	136 933	2,3	407	277 784	5,0	410	393 885	8,9	Подлодки	410	327 193	7,4
Авианосцы и авиатранспорты	—	—	—	8	95 240	1,7	18	327 193	7,4	Авианосцы и авиатранспорты	18	—	—
Итого		5 833 879	100%		5 579 124	100%		4 424 860	100%	Итого		2 789 043	63,1%
Итого без линко-ров, линейных и брон. крейсеров.		669 969	16,6		2 074 287	37,2%		2 789 043	63,1%	Итого без линко-ров, линейных и брон. крейсеров.		2 789 043	63,1%

ФЛОТ БРИТАНСКОЙ ИМПЕРИИ

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год		
	В строю и в постройке								
	Число	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота
Линкоры-дредноуты	36	857 190	31,3	33	775 830	33,6	12	369 000	28,8
Линкоры додредноутного типа	40	589 380	21,5	1	16 350	0,7	—	—	—
Линейные крейсера	10	216 760	8,0	10	247 500	10,7	3	107 900	8,4
Броненосные крейсера	46	510 650	18,6	11	108 950	4,8	—	—	—
Крейсера с артиллерией свыше 155 м.м.	—	—	—	5	46 750	2,0	19	212 800	16,6
Легкие крейсера	83	339 790	12,4	94	445 960	19,3	39	186 800	14,6
Лидеры и эскадренные миноносцы	245	173 476	6,3	451	475 000	20,6	166	223 000	17,4
Подлодки	105	50 983	1,9	124	97 300	4,2	65	68 718	5,4
Авианосцы и авиатранспорты	—	—	—	8	95 240	4,1	7	113 175	8,8
Итого	—	2 738 229	100%	—	2 308 880	100%	—	1 281 393	100%

ТАБЛИЦА № 5

ФЛОТ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год		
	В строю и в постройке								
	Число	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота
Линкоры-дредноуты	16	423 340	41,4	22	474 387	32,3	15	489 000	42,2
Линкоры додредноутного типа	22	308 200	30,1	20	265 900	18,2	—	—	—
Линейные крейсера	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Броненосные крейсера	14	181 260	17,7	14	181 260	12,3	—	—	—
Крейсера с артиллерией свыше 155 м.м.	—	—	—	—	—	—	15	180 000	15,5
Легкие крейсера	11	37 910	3,7	13	52 910	3,6	10	76 000	6,5
Лидеры и эскадренные миноносцы	52	47 600	4,7	424	402 940	27,4	205	229 000	19,7
Подлодки	51	24 410	2,4	102	91 034	6,2	96	87 543	7,5
Авианосцы и авиатранспорты	—	—	—	—	—	—	4	100 360	8,6
Итого	—	1 022 720	100%	—	1 468 431	100%	—	1 161 903	100%

ТАБЛИЦА № 6

ЯПОНСКИЙ ФЛОТ

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год		
	В с т р о ю н и в п о с т р о й к е								
	Число	Суммарное водонемещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водонемещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водонемещение	В % к общему тоннажу флота
Линкоры-дредноуты	8	208 560	30,1	9	249 890	30,5	6	199 670	21,2
Линкоры додредноутного типа	10	142 840	20,6	9	130 800	15,9	—	—	—
Линейные крейсера	4	115 200	16,6	4	115 200	14,0	3	86 400	9,2
Броненосные крейсера	13	141 600	20,5	13	141 600	17,3	7	59 997	6,3
Крейсера с артиллерией свыше 155 м.м	—	—	—	—	—	—	12	124 800	13,2
Легкие крейсера	13	57 800	8,4	20	92 300	11,3	27	148 650	15,8
Линдеры и эскадренные миноносцы	51	23 710	3,4	84	55 595	6,8	132	156 125	16,6
Подлодки	8	3 250	0,4	53	34 450	4,2	81	93 570	9,9
Авианосцы и авиатранспорты	—	—	—	—	—	—	4	73 758	7,8
Итого		692 960	100%		819 835	100%		942 970	100%

ТАБЛИЦА № 7

ФРАНЦУЗСКИЙ ФЛОТ

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год		
	В с т р о ю н и в п о с т р о й к е								
	Число	Суммарное водонемещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водонемещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водонемещение	В % к общему тоннажу флота
Линкоры дредноуты	12	290 650	33,3	7	164 650	28,2	6	141 150	22,3
Линкоры додредноутного типа	17	251 730	28,9	9	150 000	25,7	3	55 200	8,8
Линейные крейсера	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Броненосные крейсера	19	200 610	23,0	16	175 000	30,1	1	14 000	2,2
Крейсера с артиллерией свыше 155 м.м	—	—	—	—	—	—	7	84 000	13,3
Легкие крейсера	11	56 310	6,5	4	25 000	4,3	9	59 500	9,4
Линдеры и эскадренные миноносцы	57	29 920	3,4	85	44 508	7,6	90	141 802	22,5
Подлодки	69	42 860	4,9	49	24 400	4,1	103	101 589	16,1
Авианосцы и авиатранспорты	—	—	—	—	—	—	2	34 500	5,4
Итого		872 080	100%		583 558	100%		631 741	100%

ТАБЛИЦА № 8
ИТАЛЬЯНСКИЙ ФЛОТ

Классы кораблей	1914 год				1919 год				1932 год			
	В строю и в постройке											
	Число	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота
Линкоры-дредноуты	10	252 400	49,7	6	136 000	34,1	4	92 200	22,7			
Линкоры дредноутного типа	8	97 600	19,2	7	117 820	29,6	—	—	—			
Линейные крейсера	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Броненосные крейсера	9	76 540	15,1	6	53 700	13,5	2	21 300	5,3			
Крейсера с артиллерией свыше 155 мм	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Легкие крейсера	7	22 220	4,4	4	14 800	3,7	7	84 000	20,6			
Лидеры и эскадренные миноносцы	130	43 700	8,6	88	45 500	11,4	15	72 200	17,7			
Подлодки	49	15 430	3,0	79	30 600	7,7	60	89 288	22,0			
Авианосцы и авиатранспорты	—	—	—	—	—	—	65	42 465	10,5			
Итого		507 890	100%		398 420	100%		406 853	100%			

Если свести эти цифры, группируя отдельные классы кораблей по родам флота, ярко обнаруживается общая тенденция развития флотов в сторону значительного уменьшения удельного веса линейных сил и громадного увеличения удельного веса кораблей флота легких сил, подводного и авианосного флота.

Эти наметившиеся коренные изменения состава современных флотов происходят в значительной мере за счет обновления материальной части, исключения из списков флота старых линкоров дредноутного типа, броненосных крейсеров, уменьшения тоннажа отдельных линкоров, оснащения флотов новыми авианосцами, крейсерами «Вашингтонского типа», легкими крейсерами, эсминцами и подлодками при непрерывающемся росте технической насыщенности флотов на единицу тоннажа¹⁾.

Тенденции развития флотов отдельных стран характерны для подтверждения этой общей тенденции, при чем для флотов Японии, Франции и Италии особенно характерен больший в сравнении с Англией и США удельный вес подводного флота, а для итальянского флота, кроме того, более значительная, имеющая скачкообразный характер прогрессия роста флота легких сил, особенно в отношении 1914—1919 и 1932 года. (См. таблицы №№ 9, 10, 11, 12, 13 и 14).

Общие тенденции развития флота пяти сильнейших морских держав показывают неуклонное снижение удельного веса линейного и броненосного флота, значительный рост флота легких сил и подводного флота, заметную роль по своему удельному весу занимает новый авианосный флот.

Характер новых судостроительных программ 1933 года трех держав — Японии, Англии и США подтверждает эти общие тенденции. (См. таблицу № 15).

Что же касается германского флота, то общие тенденции его развития в период мировой войны шли по тому же пути, при чем значительно более резко обнаружилась тенденция значительного роста подводных сил, увеличившихся в течение войны почти в 20 раз.

Поставленный в рамки «Версальских норм», современный германский флот, лишенный подводных лодок и воздушных сил, воспроизводит в настоящее время в количественном соотношении основных классов кораблей в значительной мере прошлый этап в развитии военно-морских сил.

Тем не менее и по тем же причинам в Германии проделана конструкторами, пожалуй, наиболее значительная работа по качественной реконструкции отдельных кораблей надводного флота, вмещающую большей убойной силой

¹⁾ См. в дальнейшем изложении таблицу № 18 качественного роста кораблей различных классов.

ТАБЛИЦА № 9
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ФЛОТА БРИТАНСКОЙ ИМПЕРИИ

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год		
	В строю и в постройке								
	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота
Линейный и броненосный флот	132	2 173 980	79,4	55	1 148 630	49,8	15	476 900	37,2
Флот легких сил	328	513 266	18,7	550	967 710	41,9	221	622 600	48,6
Подводный флот	105	50 983	1,9	124	97 300	4,2	65	68 718	5,4
Авианосный флот	—	—	—	8	95 240	4,1	7	113 175	8,8

ТАБЛИЦА № 10
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ФЛОТА СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год		
	В строю и в постройке								
	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота
Линейный и броненосный флот	52	912 800	89,2	56	921 547	62,8	15	489 000	42,2
Флот легких сил	63	85 510	8,4	437	455 850	31,0	230	485 000	41,7
Подводный флот	51	24 410	2,4	102	91 034	6,2	96	87 543	7,5
Авианосный флот	—	—	—	—	—	—	4	100 360	8,6

ТАБЛИЦА № 11
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЯПОНСКОГО ФЛОТА

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год		
	В строю и в постройке								
	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота
Линейный и броненосный флот	35	608 200	87,8	35	637 490	77,7	16	346 067	36,7
Флот легких сил	64	81 510	11,8	104	147 895	18,1	171	429 575	45,6
Подводный флот	8	3 250	0,4	53	34 450	4,2	81	93 570	9,9
Авианосный флот	—	—	—	—	—	—	4	73 758	7,8

ТАБЛИЦА № 12
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ФРАНЦУЗСКОГО ФЛОТА

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год		
	В строю и в постройке								
	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество ствольных пелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота
Линейный и броненосный флот	48	742 990	85,2	32	489 650	81,0	10	210 350	33,3
Флот легких сил	68	86 230	9,9	89	69 508	11,9	106	285 302	45,2
Подводный флот	69	42 860	4,9	49	24 400	4,1	103	101 589	16,1
Авианосный флот	—	—	—	—	—	—	2	34 500	5,4

ТАБЛИЦА № 13
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ИТАЛЬЯНСКОГО ФЛОТА

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год		
	В строю и в постройке								
	Общее количество вымпелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество вымпелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество вымпелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота
Линейный и броненосный флот	27	426 540	84,	19	307 520	77,2	6	113 500	28,0
Флот легких сил	137	65 920	13,0	92	60 300	15,1	82	245 488	60,3
Подводный флот	49	15 430	3,0	79	30 600	7,7	65	42 465	10,4
Авианосный флот	—	—	—	—	—	—	1	5 400	1,3

ТАБЛИЦА № 14
ОБЩЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ФЛОТА ПЯТИ СИЛЬНЕЙШИХ МОРСКИХ ДЕРЖАВ

Классы кораблей	1914 год			1919 год			1932 год		
	В строю и в постройке								
	Общее количество вымпелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество вымпелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота	Общее количество вымпелов	Суммарное водоизмещение	В % к общему тоннажу флота
Линейный и броненосный флот	294	4 864 510	83,4	197	3 504 837	62,8	62	1 635 817	37,0
Флот легких сил	660	832 436	14,3	1272	1 701 263	30,5	813	2 067 965	46,7
Подводный флот	282	136 933	2,3	407	277 784	5,0	410	393 885	8,9
Авианосный флот	—	—	—	8	95 240	1,7	18	327 193	7,4
Итого . . .	—	5 833 879	100%	—	5 579 124	100%	—	4 424 860	100%

ТАБЛИЦА № 15¹⁾

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС В % К ТОННАЖУ КОРАБЛЕЙ РАЗЛИЧНЫХ КЛАССОВ В ПРОГРАММЕ 1933 ГОДА

Классы кораблей	Япония	Англия	США
1. Крейсера с артиллерией свыше 155 мм	—	—	8,8%
2. Легкие крейсера	26,5%	66%	35%
3. Эскадренные миноносцы	30,6%	26,7%	33,8%
4. Подводные лодки	11,7%	7,3%	4,9%
5. Авианосцы и авиатранспорты	31,2%	—	17,5%

и более значительных тактических свойств в наименьшей тоннаж подводных кораблей.

Для роста технической насыщенности, приходящейся на тонну водоизмещения, особенно показательны германские новые броненосцы типа *Deutschland*, занимавшие в течение продолжительного времени внимание мировой военно-морской и специальной кораблестроительной литературы.

Состав и тенденции развития германского флота видны из таблиц №№ 16 и 17.

Если обратиться к качественным показателям развития кораблей различных классов, то некоторые общие направления увеличения боевой силы флотов могут быть сведены в таблицу № 18.

Еще более значительными темпами и количественно, и качественно растут военно-воздушные силы и, в частности, морская авиация. Огромный количественный рост морской авиации в составе военно-морских сил и ее воспроизводство обеспечивается созданной мощной авиационной промышленностью, способной в относительно короткие сроки подавать на вооружение пущеное число самолетов необходимых конструкций. Что же касается качественного роста авиации, то по грандиозным темпам и боевой эффективности своего развития она не может идти в сравнение с какими-либо другими родами вооруженных сил. Ведущую роль в прогрессе военно-воздушных сил занимает тяжелая бомбардировочная авиация²⁾.

Развитие артиллерийских средств береговой обороны проделало значительный путь в ходе мировой империалистической войны. Оборона баз и узкостей, организация стратегических и оперативных позиций флота, оборона фланга армии, упирающегося в море, — все эти

¹⁾ Е. Шведе. — Гонка морских вооружений. М. Сб. № 11 1933 года.

²⁾ См. таблицу № 19 — Развитие элементов гидросамолетов в период 1914—1931 гг.

ТАБЛИЦА № 16

ФЛОТ ГЕРМАНИИ¹⁾

Классы кораблей	1914 год			1918 год			1933 год		
	В строю и в постройке								
	Число	Суммарное водоизмещение	В %/о к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В %/о к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В %/о к общему тоннажу флота
1. Линкоры:									
а) Дредноуты	20	480 000	36,3	21	508 100	35,2	—	—	—
б) Додредноуты	22	256 000	19,4	10	132 000	9,1	4	52 800	32,6
2. Броненосные корабли типа <i>Deutschland</i>	—	—	—	—	—	—	4	51 000	33,4
3. Линейные крейсера	8	201 600	15,3	8	206 000	14,2	—	—	—
4. Броненосные крейсера	9	95 590	7,2	—	—	—	—	—	—
5. Легкие крейсера	47	185 900	14,1	31	136 900	9,5	5	35 000	21,6
6. Лидеры и эсминцы	166	86 729	6,5	304	169 900	11,7	24	20 000	12,4
7. Подлодки	28	15 170	1,2	408	293 760 ²⁾	20,3	—	—	—
Итого		1 320 989	100%		1 446 660	100%		1 618 000	100%

1) Таблица составлена Е. Е. Шведе специально для этой работы.

2) Цифра тоннажа подлодок — приблизительная.

ТАБЛИЦА № 17

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ГЕРМАНСКОГО ФЛОТА

Классы кораблей	1914 год			1918 год			1933 год		
	В строю и в постройке								
	Число	Суммарное водоизмещение	В %/о к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В %/о к общему тоннажу флота	Число	Суммарное водоизмещение	В %/о к общему тоннажу флота
Линейный и броненосный флот	59	1 033 190	78,2	39	816 100	58,5	8	106 800	66,0
Флот легких сил	213	272 629	20,6	335	306 800	21,2	29	55 000	34,0
Подводный флот	28	15 170	1,2	408	293 760	20,3	—	—	—
Итого		1 320 989	100%		1 446 660	100%		1 618 000	100%

ТАБЛИЦА № 18
КАЧЕСТВЕННЫЙ РОСТ КОРАБЛЕЙ РАЗЛИЧНЫХ КЛАССОВ

Классы кораблей	Рост технической насыщенности, усиление основных оперативных элементов и тактических свойств кораблей
Линейные корабли	<p>1) Увеличение калибра главной артиллерии с 12" (1906—1914 г.) до 16" (1927 г.) и дальности с 90 до 200 каб.</p> <p>2) Увеличение веса бортового залпа артиллерии с 2 113 кг (1906 г.) до 9 450 кг (<i>Nelson</i>—1927 г.).</p> <p>3) Увеличение мощности гл. механизмов с 18 500 HP (1906 г.) до 50—75 000 HP.</p> <p>4) Рост скорости хода с 19 до 23—25 узлов и дальности плавания с 3 000 до 14 000 миль (экономический ход).</p> <p>5) Модернизация почти всех существующих линкоров; усиление противоминной и противоторпедной защиты (специальные утолщения) и бронирования жизненных частей, установка на линкорах противовоздушной артиллерии, новых приборов УАО, приспособлений для приемки и взлета самолетов, перевод линкоров на нефтяное топливо, уменьшение количества надстроек на верхней палубе и т. п.</p> <p>6) Рост стоимости 1 тонны водоизмещения с 84 до 185—250—400 фунтов стерлингов.</p>
Крейсера	<p>1) Увеличение калибра главной артиллерии с 6" (1914 г.) до 8" (1925—1933 г.) и дальности с 80 до 180 каб., универсальная противоминная и противовоздушная артиллерия (102 мм).</p> <p>2) Увеличение веса бортового залпа с 408 кг (1914 г.) до 1 060 кг (<i>Zara</i>—1931 г.).</p> <p>3) Количество торпедных аппаратов 4—6—8—12 (для торпед в 533 мм).</p> <p>4) Мощность главных механизмов увеличилась с 25 000 HP (1914 г.) до 95 000 HP (1931 г.) и 107 000 HP (1932 г.).</p> <p>5) Скорость хода увеличилась с 25 до 32—33 узлов и дальность плавания с 4 800 (1919 г.) до 10 000 миль (1930 г.) 14-узловым ходом.</p> <p>6) Рост стоимости 1 тонны водоизмещения с 64 (1914 г.) до 190 фунтов стерлингов (1929 г.).</p> <p>7) Усиление бронирования пояса (до 137 мм) и верхней палубы (до 50—70 мм).</p> <p>8) снабжение противоторпедными утолщениями.</p> <p>9) Приспособления для приемки и взлета 2—3 самолетов.</p>
Легкие крейсера	<p>1) Увеличение калибра главной артиллерии с 4" (1912 г.) до 6" (1917—1932 г.) и дальности с 60—100 каб. (1912—1917 г.) до 130 каб. (1932 г.); универсальная противоминная и противовоздушная артиллерия (102 мм).</p> <p>2) Увеличение веса бортового залпа с 70 и 226 кг (1912—1917 г.) до 400—500 кг (1930—34 г.).</p> <p>3) Количество торпедных аппаратов 4—6—8—12 (для торпед в 533 мм).</p> <p>4) Мощность механизмов — 20—40 000 HP (1912—1917 г.) и 95 000 HP (1930 г.), скорость хода увеличилась с 26 узлов (1912 г.) до 33—43 узлов (<i>Barbiano</i>—1930 г.).</p> <p>5) Дальность плавания увеличилась с 1 200 миль (18-узловым ходом) до 2 500 миль (25-узловым ходом).</p> <p>6) Приспособления для приемки и взлета 1-2 самолетов.</p>

Классы кораблей	Рост технической насыщенности, усиление основных оперативных элементов и тактических свойств кораблей
Лидеры и эсминцы	<p>1) Увеличение водоизмещения с 900—1 000 тонн (1914 г.) до 1 850 тонн (для э/м) и 2 000—3 100 тонн (для лидеров).</p> <p>2) Увеличение калибра артиллерии с 102 мм (1914 г.) до 120—138 мм (1932 г.) и дальности с 60—80 до 130 каб.</p> <p>3) Увеличение веса бортового залпа с 52 кг (1914 г.) до 92—115 и 190 кг (1929—1932 г.).</p> <p>4) Увеличение количества торпедных аппаратов с 4—6 до 6—9—12 и калибра торпед с 456—500 мм до 533—550—580 мм.</p> <p>5) Мощность механизмов увеличилась с 25 000 HP до 40—50—70 000 HP.</p> <p>6) Скорость хода увеличилась с 32 до 38—40—42 узлов и дальность плавания доходит до 4 000 миль (15-узловым ходом).</p> <p>7) На некоторых эсминцах и лидерах есть приспособления для приемки самолетов.</p>
Подводные лодки	<p>1) Увеличение водоизмещения лодок с 700—800 тонн (1913 г.) до 1 600—2 000, а отдельных лодок и до $\frac{3\ 200}{4\ 300}$ (1931 г.) и $\frac{2\ 900}{4\ 000}$ (<i>Surcouf</i>—1928 г.).</p> <p>2) Увеличение количества торпедных аппаратов с 2—4 до 6—8, а на отдельных лодках до 10 (<i>Nautilus</i>) и 14 (<i>Surcouf</i>) и запаса торпед с 6—9 до 10—16, а на отдельных лодках до 32—36.</p> <p>3) Увеличение калибра торпед с 456—500 мм до 533—550 мм.</p> <p>4) Увеличение минного вооружения с 12—16 мин до 32—38 и 60 мин (<i>Nautilus</i>).</p> <p>5) Увеличение калибра артиллерийского вооружения с 76 мм до 100—120—130 и до 150 мм, а на отдельных лодках до 203 и 305 мм и количества орудий с одного до двух.</p> <p>6) Увеличение мощности механизмов с $\frac{1\ 750}{600}$ HP до $\frac{2\ 700}{1\ 350}$ HP, а на отдельных лодках и до $\frac{7\ 600}{3\ 400}$ HP (<i>Surcouf</i>), скорости надводного хода с 12—14 до 16—18 узлов, а на отдельных лодках до 19—21 узл. (японские <i>J</i>) и подводного хода с 7—9 узл. до 8,5—10—11 узлов.</p> <p>7) Увеличение дальности надводного плавания с 3—4 000 миль (10-узловым ходом) до 10 000 миль (10-узловым ходом), а для отдельных лодок и до 18 000 миль (<i>Nautilus</i>).</p> <p>8) Отдельные лодки имеют ангар для самолета.</p> <p>9) Имеется ряд предпосылок для дифференциации подводного флота на отдельные классы кораблей (подводные крейсера, эскадренные лодки, лодки-заградители и т. п.).</p>

Элементы гидросамолетов	Конец 1914 г.			Конец 1918 г.			Конец 1932 г.		
	Истре- бите- ли	Раз- ведчи- ки	Бом- бард- ировщи- ки	Истре- бите- ли	Раз- ведчи- ки	Бом- бард- ировщи- ки	Истре- бите- ли	Раз- ведчи- ки	Бом- бард- ировщи- ки
1) Количество моторов на самолете	—	1	1	1	1-4	1-4	2	1-4	1-12
2) Мощность каждого мо- тора	—	70-100	70-130	100-250	100-330	100-400	250-900	400-800	500-1000
3) Общая мощность моторов на самолете в л. с.	—	70-100	70-300	100-250	100-600	200-1200	250-900	400-1350	800-7200
4) Общий вес самолета в кг.		400-1000			700-10000			1000-52000	
5) Вес полезной нагрузки на самолете в кг		100-300			150-4500			250-30000	
6) Скорость горизонтальная (максим.) в км/час		62-120			100-200			150-350	
7) Потолок в м		1000-2000			2000-5000			3000-9000	
8) Продолжительность по- лета в час		2-3			1,25-10			1,5-20	
9) Район действия в км		200-300			300-1200			до 3500	
10) Вес бомбовой нагрузки в кг		50-100			25-1000			50-10000	
11) Количество экипажа		1-2			1-5			1-12	

¹⁾ Таблица составлена С. Э. Столярским.

ХАРАКТЕРИСТИКА НЕКОТОРЫХ СОВРЕМЕННЫХ СРЕДСТВ СТАЦИОНАРНОЙ ПОДВИЖНОЙ И ПЕРЕДВИЖНОЙ АРТИЛЛЕРИИ БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ¹⁾

№№ по пор.	Калибр и характер системы	Наибольшая дальность		Примечание
		В ка- бель- товых	В кило- метрах	
1	18" неподвижная установка	320	59,3	Имеются на вооружении французской береговой обороны, установлены в Тулоне и Бизерте.
2	16" неподвижная установка	243	45	Американская береговая оборона, установлены в Сан-Франциско.
3	16 ¹ / ₂₅ железнодорожная установка образца 1920 г. гаубица	146	27	Угол возвышения 62°; горизонтальный обстрел с пути—7°, с основания—360°. Скорость установки на позиции менее часа.
4	15 ¹ / ₄₅ неподвижная установка	246	45,6	Морские орудия. Были установлены на Фландрском побережье в мировую войну.
5	14 ¹ / ₅₀ железнодорожная установка образца 1920 г.	210	38,9	Угол возвышения 50°; горизонтальный обстрел с пути—7°, с основания—360°. Скорость установки на позиции менее часа.
6	12 ¹ / ₄₅ неподвижная установка	205	38	Морские орудия. Были установлены на Фландрском побережье в мировую войну.
7	12 ¹ / ₅₀ железнодорожная установка образца 1918г.	220	40,8	Угол возвышения 40°; горизонтальный обстрел 0° (с пути). Скорость установки на позиции не менее 3 часа.

¹⁾ По данным, выбранным из таблиц 3 (стр. 26) и 4 (стр. 34—35) работы Л. Николаева—«Организация и боевая деятельность береговой обороны», ГИЗ—1930 года.

№ по пор.	Калибр и характер системы	Наибольшая дальность		Примечание
		В кабельтовых	В километрах	
8	11"/45 неподвижная установка	189	35	Морские орудия, Фландрское побережье в мировую войну.
9	210 мм неподвижная установка	120	22,2	Морские орудия.
10	8"/42 железнодорожная установка М1, образца 1918 года	157	29,1	Угол возвышения 45°; горизонтальный обстрел—360°. Установка на позиции—45 м.
11	7"/46 железнодорожная установка обр. 1918 г.	81	15	Угол возвышения 40°; обстрел—360°—с пути. Установка—45 мин.
12	7"/45 марка V передвижная установка с лафетом на гусеничном ходе	124	22,9	Угол возвышения 40°; горизонтальный обстрел на специальной платформе до 60°.
13	170 мм неподвижная установка	130	24,1	Морские орудия.
14	155 мм/38,2 самоходная установка Кристи	86	15,9	Угол возвышения 35°, обстрел — 13° скорость передвижения до 30 км в час.
15	155 мм на самоходной гусеничной установке обр. 1921 года	124	22,9	Угол возвышения 65°. Скорость передвижения до 25,7 км в час.
16	155 мм/38,2 передвижная установка на тракторной тяге обр. 1918 г.	106	19,6	Угол возвышения 35°, горизонтальный обстрел 60°. Скорость передвижения 6—7 км в час, установка на позиции не менее 4 часов.
17	150 мм неподвижная установка	100	18,5	Морские орудия. Были установлены на Фландрском побережье в мировую войну.
18	105 мм неподвижная установка	65	12	
19	88 мм неподвижная установка	40—50	7,4—9,2	

задачи на различных театрах мировой войны решались артиллерией береговой обороны во взаимодействии с другими средствами и флотом.

Система средств береговой обороны сыграла крупную роль в операциях на Фландрском побережье, вдоль которого на протяжении 48 километров тянулась непрерывная цепь береговых батарей, особенно густая в районе баз Остенде-Зеебрюгге; русский флот на Балтийском море свои оборонительные позиции группировал в районе Нарген—Порккалауд, на Або-Аландской шхерной позиции и в Моонзунде; немцы создали оборонительную позицию Hochseeflotte в Северном море в т. н. «Мокром треугольнике» Гельголандской бухты; наконец, крупнейшую роль сыграли средства береговой обороны в защите Дарданелл.

Развитие средств береговой обороны во время мировой войны и в послевоенное время обнаруживает тенденцию к созданию наряду со стационарными сооружениями долговременного типа — подвижных средств береговой артиллерии на механической тяге и железнодорожных установках. Подвижные и передвижные средства береговой обороны изменяют ее старую сущность, как пассивного средства, привязанного к определенным пунктам, — допуская маневренное использование береговой артиллерии на всем протяжении береговой полосы и обеспечивая устойчивость обороны по бережья и баз на морском, сухопутном и воздушном направлениях.

Таблица № 20 характеризует некоторые средства береговой артиллерии, находившиеся и находящиеся на вооружении морских сил капиталистических государств.

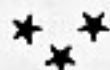
Несмотря на реконструкцию флотов и механизацию обслуживания отдельных устройств кораблей, значительно по сравнению с 1914 г. вырос и личный состав флотов капиталистических государств. Особенно разительно увеличение личного состава в японском флоте.

ТАБЛИЦА № 21
РОСТ ЛИЧНОГО СОСТАВА ФЛОТОВ ТРЕХ МОРСКИХ ДЕРЖАВ (США, ЯПОНИИ И ИТАЛИИ)

Страна	Численность личного состава флота в 1932 г.	% увеличения численности личного состава
США	107 000	+ 60
Япония	88 000	+ 74
Италия	53 000	+ 32

Эти цифры характеризуют рост личного состава в отношении только флота и не охватывают численности личного состава морской авиации и береговой обороны.

Если суммировать общую численность личного состава всех морских сил, процент увеличения бесспорно был бы более значительным.



В 1936 году истекает срок Лондонского соглашения «великих держав» о военно-морских вооружениях.

До окончания срока, уже сейчас во всех капиталистических странах идет спешная подготовка к переоценке и пересмотру установленных паритетов. Военно-морская литература всех капиталистических государств пытается обосновать новые грандиозные судостроительные программы, часть государств уже теперь приступила к закладке новых кораблей, выходящих из норм лондонского паритета. Особенную активность в усилении военно-морских вооружений проявляет японский империализм, добивающийся уравнения своих военно-морских сил с флотами сильнейших держав Англии и Соединенных Штатов Америки. Принятый японским правительством новый грандиозный военный бюджет уже в 1934 году должен в значительной мере изменить соотношение сил на море в пользу Японии. Японская военная и военно-морская литература посвящает громадное количество статей т. н. «кризису 1936 года», всячески пропагандируя рост в/м сил и усиление японской агрессии на море.

От японской военщины не отстают и германский фашизм, добивающийся разрешения строить запрещенные Версальским договором виды военно-морских вооружений—подводные лодки и воздушные силы. По целому ряду имеющихся в иностранной литературе сведений, германский фашизм уже предпринял некоторые практические шаги в направлении осуществления этого строительства и к подготовке своей промышленности к возможности осуществить строительство военно-морских сил в еще более грандиозном масштабе, как только это позволит сделать обстановка.

Английская, французская, итальянская и американская военно-морская литература очень оживленно в последние годы обсуждает ряд практических проблем перевооружения на море, изменения состава, организации, тактики и оперативного искусства военно-морских сил.

Буржуазная военно-морская мысль не вышла пока еще за пределы исканий в этой области. Контуры нового лица в/м сил еще слабо вырисовываются в трудах Кенворти, Акворта, Ричмонда, Ресселя, Като, Хирата, Кастекса, Грооса, Прендергаста и ряда других современных буржуазных военных и военно-морских писателей.

Однако изменение средств и всей обстановки борьбы на море в большой мере способствует нащупыванию новых форм и методов ведения морских операций, о чем свидетельствуют материалы больших маневров всех капиталистических флотов за последние годы, характерные в отношении значительного приме-

нения воздушных сил в морских операциях, использования в крупных масштабах подводных лодок, разработки организации маневренных соединений всех родов военно-морских сил, создания условий искусственной видимости (дымы и туманы) для боя в море, специальной подготовки морских баз для отражения воздушной опасности и т. д., и т. п. Об этом свидетельствует также развитие новейших средств борьбы на море, усовершенствование торпедного, минного и артиллерийского оружия, применение телемеханики, усовершенствование средств наблюдения и связи, новейшие усовершенствования в области ускорения постройки кораблей, применение новых методов строительства, кооперирование и сращивание различных отраслей машиностроения, электротехнической, авио, авто и судостроительной промышленности, ассимилирование гражданского и военного производства и постановка важнейших отраслей промышленности вместе со специальной военной индустрией на службу намечающемуся во время войны расширенному воспроизводству военно-морских сил в грандиозных масштабах.

Все это свидетельствует об огромном усилении военно-морской мощи современных капиталистических государств.

Подготовка нового тура империалистических войн за передел мира и интервенционистской войны империалистов против Советского Союза вызывает бешеную гонку военно-морских вооружений во всех капиталистических странах, быстрыми темпами идет освоение новых видов военно-морской техники и организационная перестройка военно-морских сил с целью приведения их состава в соответствие с новыми изменившимися условиями ведения войны на море.

Однако имеется основное противоречие в строительстве военной и военно-морской мощи современного капитализма, из которого буржуазный мир не находит и не может найти выхода. Оно заключается в обострении классовой борьбы в странах капитализма, в том числе и в капиталистических армиях и флотах, борьбы, подрывающей самую основу господства правящих классов.

Создавая передовую в техническом отношении военную и военно-морскую мощь, современный капитализм уже не способен создать надежные в политическом отношении основные кадры личного состава армии и флота, в руках которых эта мощь находится. Фашизация руководящих командных кадров способна лишь до известных пределов сдерживать растущее недовольство широких масс трудящихся, переодетых в солдатскую и матросскую форму существующим капиталистическим рабством. Кильское восстание моряков, волнения во французском флоте, Инвергордон, непрекращающиеся, вспыхивающие то там, то здесь революционные восстания в капиталистических армиях и флотах вместе с огромным усилением рабочего революционного движения во всех странах капитализма—лучшие показатели этого,

И если «запутавшиеся буржуазные политики» готовят планы новой империалистической войны, в которой они видят выход из всеобщего кризиса капитализма, то эти планы «... не блещут ни умом, ни доблестью...»

«...нет оснований предполагать, что война может дать действительный выход. Наоборот, она должна еще больше запутать положение. Более того, она наверняка развяжет революцию и поставит под вопрос само существование капитализма в ряде стран, как это имело место в ходе первой империалистической войны. И если, несмотря на опыт первой империалистической войны, буржуазные политики все же хватаются за войну, как утопающий за соломинку, то это значит, что они окончательно запутались, попали в тупик и готовы лететь стремглав в пропасть...» (Сталин).