

# СОДЕРЖАНИЕ

---

Глава I. Создание французских линкоров .....	5
Первые французские дредноуты .....	5
Новые проекты и Вашингтонская конференция .....	9
Проекты 1920-х годов .....	13
Проектирование линейных крейсеров в 23 333 тонны. Рождение «Дюнкерка» .....	16
Глава II Техническое описание кораблей типа «Дюнкерк» .....	19
Конструкция и оснащение кораблей .....	19
Модернизации кораблей .....	43
Приложения к главе II .....	46
Глава III. Боевая служба кораблей типа «Дюнкерк» .....	48
История создания и службы: «Дюнкерк» .....	48
История создания и службы: «Страсбург» .....	76
Общая оценка проекта .....	92
Литература .....	95

*Вид на надстройку и орудийные башни линкора «Страсбург»*



# Глава I. Создание французских линкоров

## Первые французские дредноуты

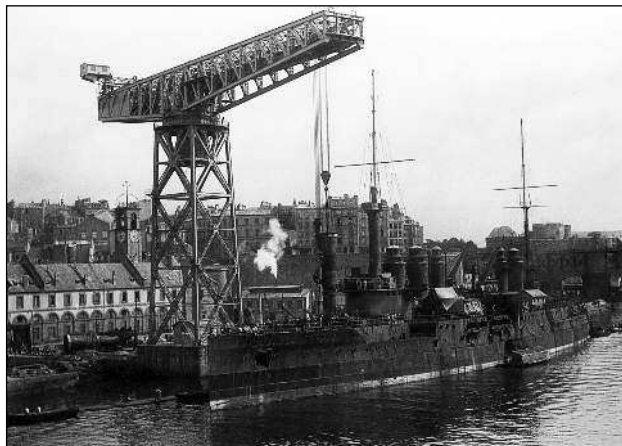
«Географы сравнивают Францию с шестигранником, три стороны которого обращены к морю, а три другие к суше. Все драмы французской истории проистекают из этого дуализма», – пишут Пьер Офан и Жак Мордаль в своей истории французского флота во Второй мировой войне.

Военный флот Франции, созданный при Людовике XIII кардиналом Ришелье, к началу XX столетия имел долгую историю, в которой были как славные победы, так и оглушительные поражения. В это время он являлся мощной силой, которая могла быть использована с шансами на успех даже против Великобритании. Но по иронии судьбы в начале XX века Англия и Франция стали союзниками, а основным их противником оказалась Германия. Французская республика не забыла событий 1870 года, проигранную войну, провозглашение Германской империи в Версале и выплату немцам огромной контрибуции. Французское общество требовало реванша – но в войне с Германией сильный флот был не нужен, основную тяжесть будущей войны должна была вынести сухопутная армия.

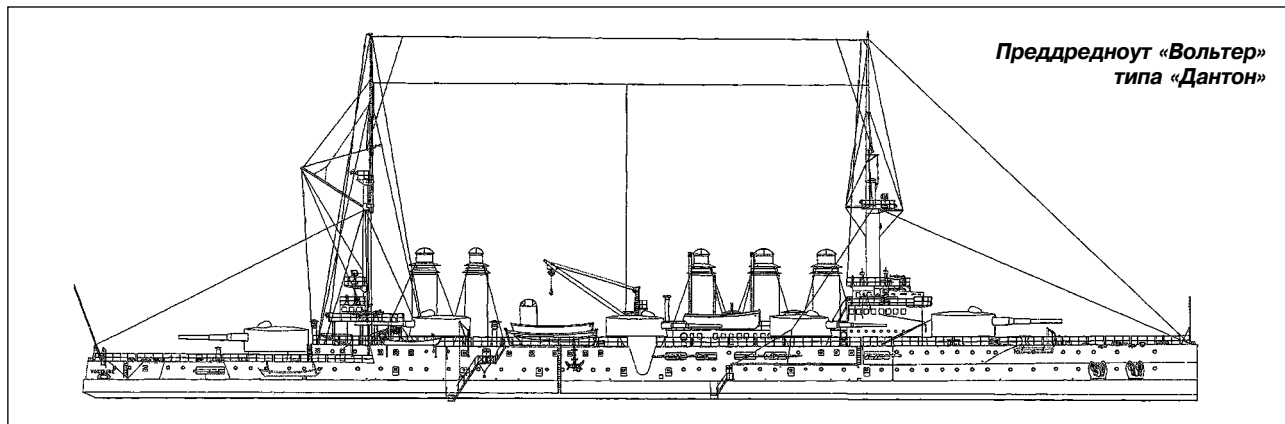
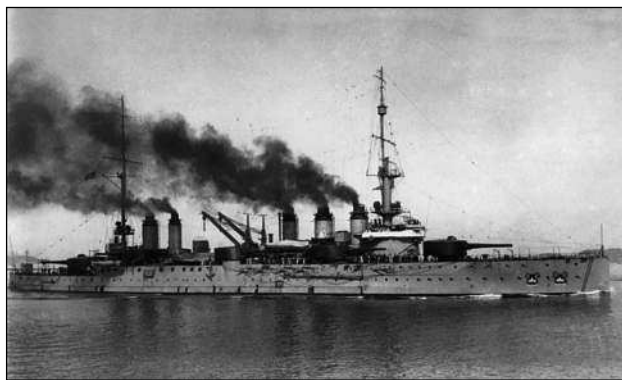
Поэтому в начале XX века денег на флот стали выделять меньше. Большая часть бюджетного пирога доставалась армии. Именно поэтому Франция с опозданием вступила в «дредноутную гонку». Во время формирования Антанты главной зоной ответственности французского флота стало Средиземное море, а основными противниками – итальянский и австро-венгерский флоты. При этом адмиралы Третьей республики делали все возможное, чтобы не заметить, что эти два флота тоже готовятся к смертельной схватке между собой.

В месяц спуска «Дредноута» для французского флота была заложена серия из шести эскадренных броненосцев типа «Дантон». Это были классические корабли преддредноутного типа со вполне «линкорным» полным водоизмещением в 19 450 тонн, четырьмя 305-мм орудиями в концевых башнях и двенадцатью 240-мм орудиями в шести двухорудийных башнях по

бортам. Интересно, что на стадии проекта обсуждалась идея единого калибра: двадцать 240-мм орудий в десяти (!) башнях. Поясная броня достигала 270 мм,



Преддредноуты типа «Дантон»: головной корабль серии в постройке (вверху) и «Дидро» после вступления в строй (внизу)



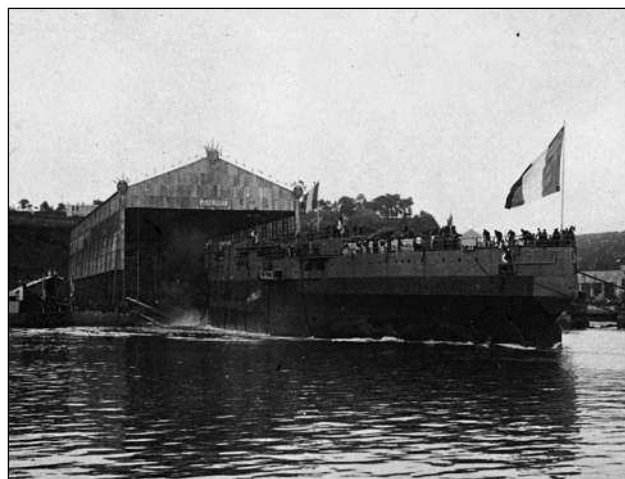
Преддредноут «Вольтер» типа «Дантон»

общая толщина палуб – 92 мм. Корабли уже были оснащены турбинными силовыми установками, при проектной мощности в 22 500 л.с. обеспечивавшими скорость до 20 узлов. Увы, к моменту вступления всей серии в строй в 1911 году корабли уже морально устарели...

При этом они на долгое время заняли все стапельные места, и на них было потрачено большое количество денег – каждый корабль стоил около 55 миллионов франков. Поэтому первая французских серия линкоров дредноутного типа была начата постройкой только в конце 1910 года – когда освободились стапельные места после «Дантонов» (спущенных на воду в 1909 году), а в состав флота 4 линкора типа «Курбе» вошли в 1913–1914 годах.

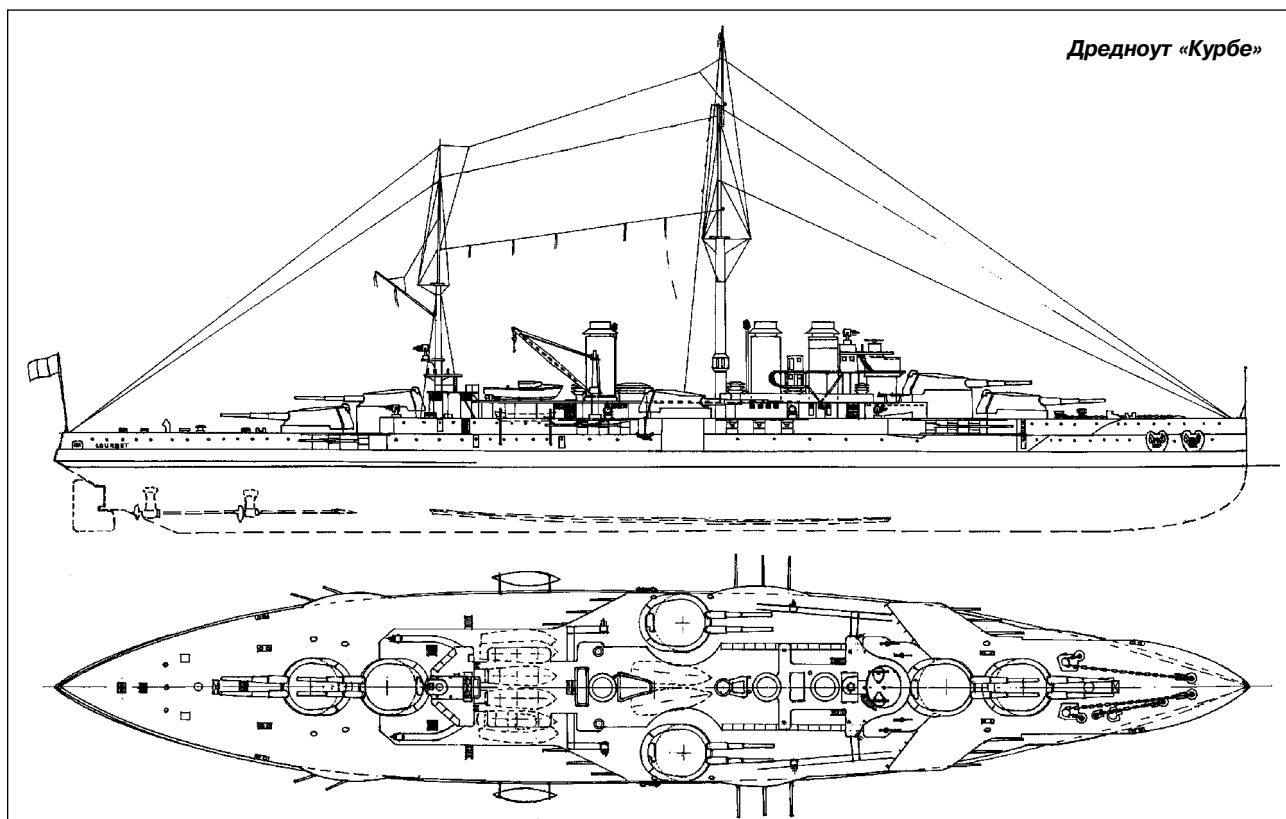
Это были типичные ранние дредноуты с двенадцатью 305-мм орудиями в шести башнях: четыре линейно-возвышенно в диаметральной плоскости и еще две побортно в центре корпуса. Первоначально проект представлял собой всего лишь незначительно улучшенный «Дантон» – с увеличением противоминного калибра с 75 до 100 мм и установкой его в бронированном (100 мм) каземате вместо небронированного. Лишь в ноябре 1907 года морской министр Гастон Томсон предложил разработать также вариант броненосца с единым калибром – 240, 274 и 305 мм. Именно этот дополнительный вариант «В», разработанный в 1908 году, и лег в основу окончательного проекта, утвержденного в конце 1909 года.

Интересно, что одновременно Технический отдел Морского министерства (*Service Technique des Constructions et Armes Navales*) в инициативном по-



**Спуск на воду дредноута «Жан Бар» типа «Курбе»**

рядке разработал третий вариант линкора с размещением артиллерии главного калибра в пяти башнях вместо шести – концевые должны были стать трехорудийными, третья двухорудийная размещалась в центре корпуса. Таким образом бортовой залп увеличивался на два орудия. Одновременно было предложено увеличить противоминный калибр до 138 мм – это предложение в итоге вошло в окончательный проект. Сам же мотив отказа Морского Совета от варианта с трехорудийными башнями был очень интересным: адмиралы заявили о недопустимости риска выхода из



**Дредноут «Курбе»**

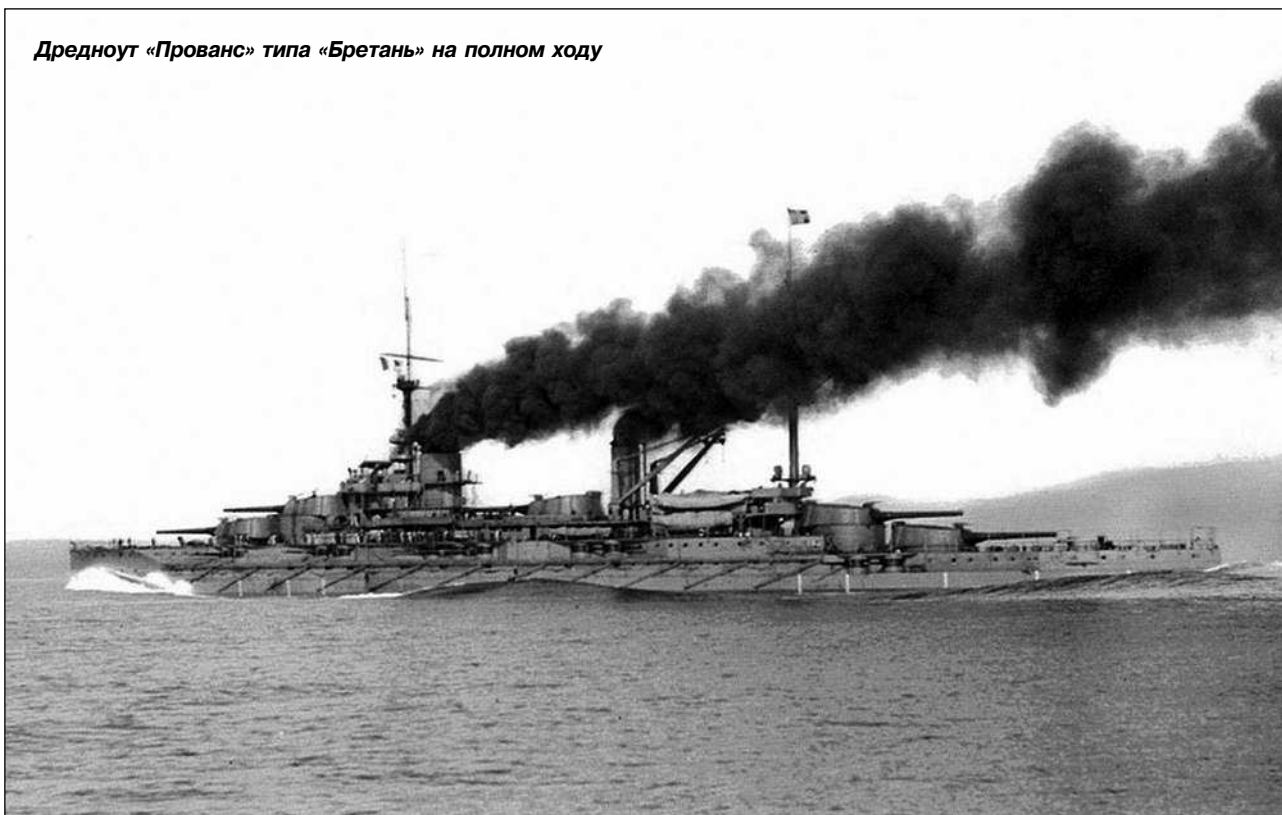


*Дредноут «Курбе» вскоре после вступления в строй*

строю при одном удачном попадании не двух, а сразу трех орудий. На фоне принятого вскоре решения о переходе сразу к четырехорудийным башням эта позиция смотрится парадоксально.

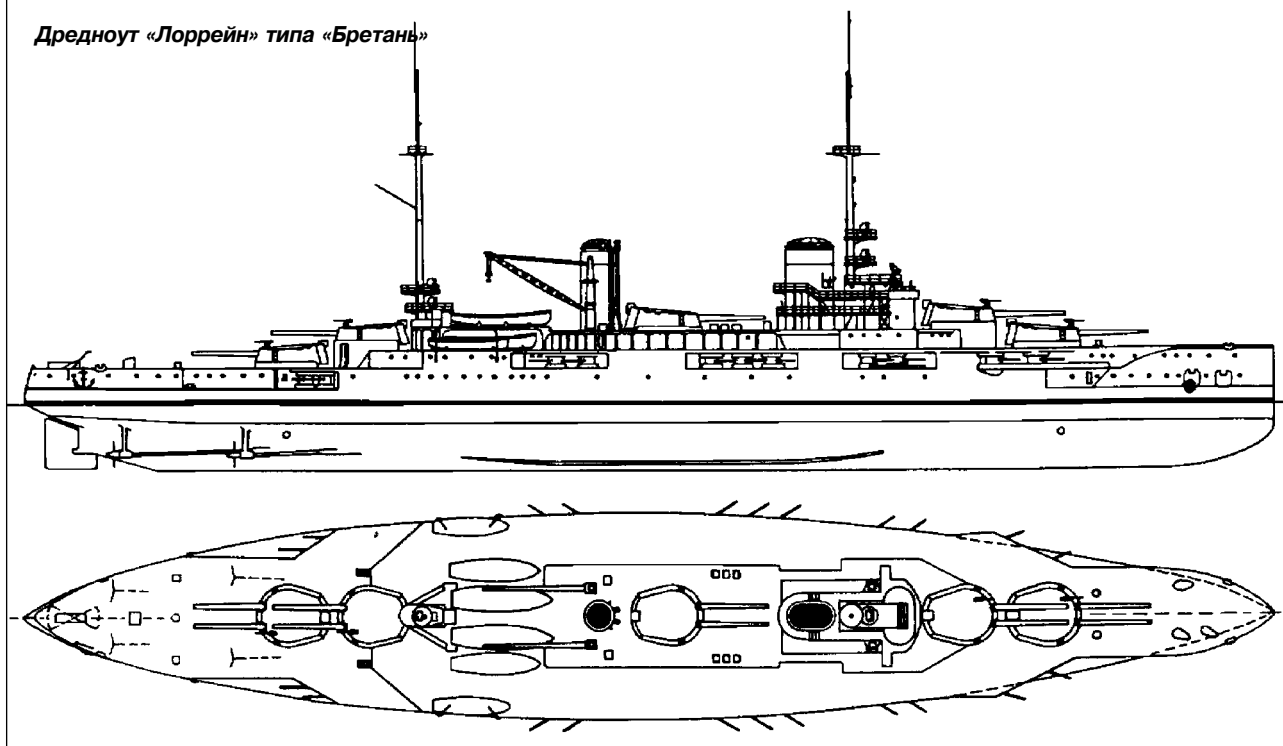
Надо признать, что новые корабли строились очень быстро – возможно, здесь сказалось сходство конструкции с предыдущей серией броненосцев. Если у «Дантонов» от закладки до вступления в строй прошло в среднем 3,5 года, то линкоры типа «Курбе» строились от 33 до 38 месяцев. К началу Первой мировой войны все четыре первых французских дредноута уже находились в строю.

Тем временем в 1912 году была заложена новая серия из трех линкоров типа «Бретань», уже оснащенных десятью 340-мм орудиями. Первоначально такие орудия предполагалось поставить уже на второй паре линкоров типа «Курбе» – но на 1910 год эти артиллерийские системы существовали только в проекте, и сразу стало ясно, что ожидание их готовности существенно замедлит вступление кораблей в строй. Затем выявилась еще одна проблема: 305-мм двухорудийная башня весила 970 тонн, а 340-мм – уже 1200 тонн и имела заметно большие размеры, так что их побортное размещение становилось невозможным. Поста-



*Дредноут «Прованс» типа «Бретань» на полном ходу*

*Дредноут «Лоррейн» типа «Бретань»*



вить шесть башен в длину тоже было нельзя: выяснилось, что все французские доки и стапели не позволяют строить корабли длиннее, чем «Курбе» (166 м). Кроме всего прочего, это не позволяло обеспечить французским линкорам длинный полубак, что обусловило их плохую мореходность.

В итоге новый линкор получил пять башен главного калибра – четыре линейно-возвышенно в оконечностях, и одну в центре корпуса, между дымовыми трубами. В остальном он имел практически те же размеры

и характеристики, что и предшественник, но за счет отказа от размещения башен побортно оказался даже на метр уже – 26,9 вместо 27,9 м. Все три корабля были заложены в мае–августе 1912 года и вступили в строй в 1915–1916 годах. Сроки постройки колебались от 28 до 47 месяцев.

Такова вкратце история законченных постройкой французских дредноутов Первой мировой. Для своего времени они были достаточно мощны, но имели два существенных недостатка: слабую защиту и недостаточную дальность артиллерии. Даже перед Первой мировой войной французские моряки все еще предполагали, что артиллерийские бои линейных флотов будут вестись на средних дистанциях – 60–70 кабельтовых. Поэтому даже новейшие линкоры оснащались дальномерами с базой всего 2,74 м, а угол возвышения 340-мм орудий линкоров типа «Бретань» составлял всего 12°, обеспечивая дальность стрельбы в 80 кабельтовых. Лишь в 1917 году на линкоре «Лоррейн» угол возвышения орудий увеличили до 18°, что позволило довести дальность стрельбы до 97 кабельтовых. После войны на всех кораблях типа «Бретань» угол возвышения орудий главного калибра довели до 23°, что позволило им вести огонь уже на 136 кабельтовых.

Что же касается защиты, то в ходе Первой мировой войны французским линкорам не довелось участвовать в морских боях. Зато в черный для французского флота день 3 июля 1940 года, в ходе операции «Катапульт», стоявший в Мерс-эль-Кебире «Бретань» получил три 381-мм снаряда с английских линкоров «Ривендж» и «Худ». На нем взорвались кормовые погреба главного калибра и боезапас 138-мм противоминной батареи, через 13 минут после открытия огня корабль перевернулся и затонул.



*Вид на кормовые башни главного калибра дредноута «Лоррейн» типа «Бретань», 1916 г.*

# Новые проекты и Вашингтонская конференция

Понимая, что флот постепенно теряет своё значение, его руководство разработало новый план строительства морских сил. Он был датирован 30 марта 1912 года. К 1920 году численность сил открытого моря должны были стать следующей:

- 28 линкоров;
- 10 скаутов;
- 52 эскадренных миноносца.

Но это вовсе не значило планов строительства 28 линкоров. В указанном числе были учтены 11 эскадренных броненосцев трех последних серий – это были два корабля типа «Републик», три типа «Демократи» и шесть совсем новых преддредноутов типа «Дантон» (вступили в строй в 1911 году), а также четыре дредноута типа «Курбе».

Дальнейшие планы развития флота были следующими:

- в 1912 году закладывались 3 линейных корабля «Бретань»;
- в 1913 году – 2 линейных корабля типа «Норманди»;
- в 1914 году – 2 линкора типа «Норманди»;
- в 1915 году – 4 линейных корабля типа «Лион»;
- в 1917 году – 2 линейных корабля нового типа.

Но этот план остался на бумаге. В 1914 году началась Первая мировая война, в которой Франция стала одним из главных действующих лиц. Врагом были оккупированы самые промышленно развитые департаменты. Все ресурсы Франции пошли на удовлетворения нужд сухопутного фронта, а строительство флота было практически заморожено. С большим трудом, используя предвоенные заделы, в 1915–1916 годах удалось ввести в строй три линейные корабля типа «Бретань». Линкоры типа «Норманди», заложенные в 1913–1914 годах, так и не были достроены до конца войны, хотя первые четыре корпуса удалось спустить на воду, а последний к концу 1918 года так и оставался на стапеле. Эти сверхдредноуты являлись дальнейшим развитием типа «Курбе», но при почти таком же водоизмещении несли более мощный пояс и двенадцать 340-мм орудий вместо десяти. Такого улучшения характеристик удалось достигнуть путем размещения главного калибра не в двух-, а в четырехорудийных башнях – по два орудия в люлке. Линкоры следующего типа, «Лион», должны были нести целых шестнадцать 340-мм орудий: такого количества стволов главного калибра не имел более ни один линкор мира. Строительство этих кораблей так и не началось, но идея четырехорудийной башни запала в умы французских проектировщиков... Линкоры типа «Норманди» планировалось достроить после войны, но произошло непредвиденное.

С окончанием Первой мировой войны ожидался очередной раунд гонки военно-морских вооружений, основными участниками которого на этот раз были Соединенные Штаты, Япония и Великобритания. Но почти сразу же стало ясно, что даже разбогатевшие на войне США не смогут потянуть постройку нового поколения сверхдредноутов. Поэтому американский государственный секретарь Чарльз Эванс Хьюз предложил собрать конференцию заинтересованных держав. В повестку конференции были включены два вопроса: урегулирование дальневосточных проблем и ограни-

чение военно-морских вооружений. Среди участников была и Франция.

В рамках данной работы мы не будем рассматривать проблемы тихоокеанского урегулирования, не будем также подробно описывать ход конференции, которая проходила с 12 ноября 1921 года по 6 февраля 1922 года. На ней было достигнуто соглашение о том, что французский линейный флот (включая сюда авианосцы) по водоизмещению будет уравнен с итальянским и составит 35% от английского или американского. Таким образом, «Марине Национале» мог иметь в своем составе до 10 линейных кораблей общим водоизмещением 22 1170 тонн. Сюда вошли «Бретань», «Лоррейн», «Провенс», «Курбе», «Франс», «Жан Бар», и «Пари», а также три эскадренных броненосца преддредноутного типа: «Кондорсэ», «Дидро» и «Вольтер». Головной корабль этого типа, «Дантон», был потоплен во время войны немецкой подводной лодкой U 64, а «Мирабо» французы умудрились потерять и вовсе глупо: во время интервенции в Советскую Россию 13 февраля 1919 года он выскочил на камни у Севастополя, и снять его удалось только в апреле, после демонтажа части брони (свыше тысячи тонн) и носовой 305-мм башни. В конце апреля после заделки пробоин в Северном доке Севастополя корабль был уведен на буксире броненосца «Жюстис» во Францию, но более не восстанавливался. Два года он использовался как блокшив, после чего исключен из состава флота. В том же 1921 году был исключен и находившийся в резерве «Верньо».

По решению Вашингтонской конференции все корабли типа «Норманди» должны были быть разобраны. Единственным исключением стал «Беарн», который было разрешено достроить как авианосец. Принимая во внимание отсутствие в составе французского флота новых линейных кораблей, Франции было разрешено построить три новых линкора стандартным водоизмещением до 35 000 тонн. Но воспользоваться этим правом республика не смогла – начался мировой экономический кризис.

Срок службы существующих линейных кораблей был определен в 20 лет. Было также ограничено водоизмещение крейсеров и калибр их артиллерии. Легкие силы флота под действия соглашения не подпадали. Также договор не касался сухопутной армии.

Руководство французского флота понимало, что противостоять великим морским державам Франция не сможет, но борьба на море с наиболее вероятным противником, Италией, была ей вполне под силу. Флот этой средиземноморской страны имел три столь же престарелых дредноута. Тем временем французские конструкторы разрабатывали планы модернизации линейных кораблей, а заводы воплощали их в металл. Основными направлениями модернизации были улучшение мореходных качеств, увеличение дальности стрельбы орудий, установка новых приборов управления стрельбой. На линкоре усиливалась зенитная артиллерия. Некоторые изменения вносились в конструкцию главной энергетической установки.

К сожалению, во время модернизации так и не было уделено должное внимание усилению бронирования

палуб и подводной защиты. Работа в этом направлении была признана слишком трудоёмкой из-за слишком большого объема корпусных работ, к тому же при этом линкоры требовалось вывести из состава флота на весьма длительный срок.

Поэтому куда более важным направлением развития французского флота стало строительство новых крейсеров, эсминцев и подводных лодок. Что же касается линкоров, то вскоре после заключения Вашингтонского соглашения в морском министерстве был произведён анализ возможных угроз, и предпринята попытка ответить на вопрос: какие линейные корабли нужны Республике?

Для Франции жизненно важными были два морских пути: на Дальний Восток, связывающий метрополию с колониями в Юго-Восточной Азии, и через Средиземное море, связывающий Францию с североафриканскими колониями. И там, и там коммуникациям могли угрожать вражеские тяжёлые крейсера: на Дальнем Востоке – японские, в Средиземном море – итальянские. В итоге было решено, что квоту, полученную на Вашингтонской конференции, лучше всего израсходовать на строительство не линкоров, а «суперкрейсеров». Так начался путь к «Дюнкерку».

### Линкоры типа «Норманди»

По программе 1913 года французский флот должен был пополниться новыми сверхдредноутами типа «Норманди», ставшими дальнейшим развитием типа «Бретань». Сначала к постройке было запланировано четыре таких корабля, два заложены в апреле, и два – в октябре 1913 года. Но чуть позже, в январе 1914 года, был заложен и пятый, «Беарн»: так, чтобы дредноуты можно было объединить в три дивизии по четыре корабля. Контрактная стоимость каждого корабля (без вооружения) определялась в 57,165 миллионов франков – сверхдредноуты получались не сильно дороже броненосцев типа «Дантон».

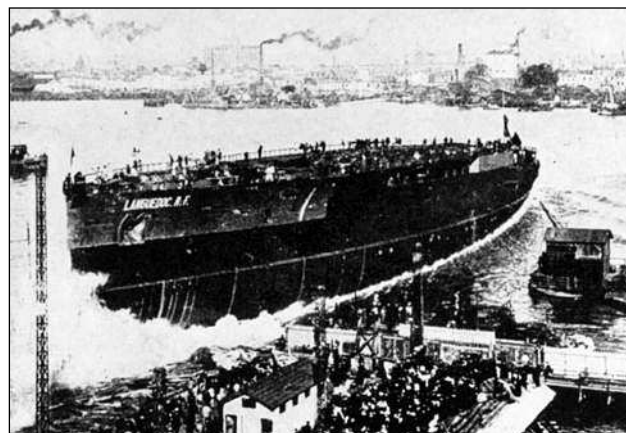
Во время проектирования новых линейных кораблей конструкторы применили множество оригинальных технических решений. Отчасти они были вынужденными: как уже упоминалось выше, французские верфи имели жесткое ограничение по размерам строящихся кораблей. В итоге максимальную длину корпуса удалось увеличить на десять метров – до 176,4 м, ширина осталась прежней – 27 м. Полное водоизмещение выросло на 1700 тонн – до 25 230 тонн, бронирование пояса было усилено до 300 мм.

А вот чтобы разместить двенадцать 340-мм орудий, пришлось потрудиться. Уже предварительные проекты, исполненные по заказу Главного Кораблестроительного управления флота (*Directeur Central des Constructions Navales*), оснащались двумя двухорудийными и двумя четырехорудийными башнями. В дальнейшем четырехорудийные башни стали фирменным знаком французских линкоров; на кораблях других стран они появлялись лишь в предварительных проектах и никогда не воплощались в металле. В дальнейшем стало ясно, что такие башни дают существенную экономию веса: двухорудийная башня весила 1200 тонн, а четырехорудийная – 1500 тонн; кроме того, размещение вооружения в таких башнях позволяло сократить длину цитадели и облегчить оконечности корабля для лучшей мореходности.

В итоге новый проект получил три башни – одну в носу, одну в корме и одну в центральной части, с превышением над кормовой. Противоминная артиллерия размещалась в казематах и состояла из двадцати четырех 138-мм орудий, сгруппированных в трехорудийные плутонги. Впервые во французском флоте корабль получил конструктивную защиту, образованную 30-мм продольной противоторпедной переборкой. Внутреннее пространство между переборкой и бортом в свою очередь разделялось еще одной переборкой на две камеры: внешняя образовывала камеру расширения, а внутренняя была разделена поперечными переборками на угольные бункеры. Правда, общая глубина конструктивной защиты составляла всего три метра с каждого борта.

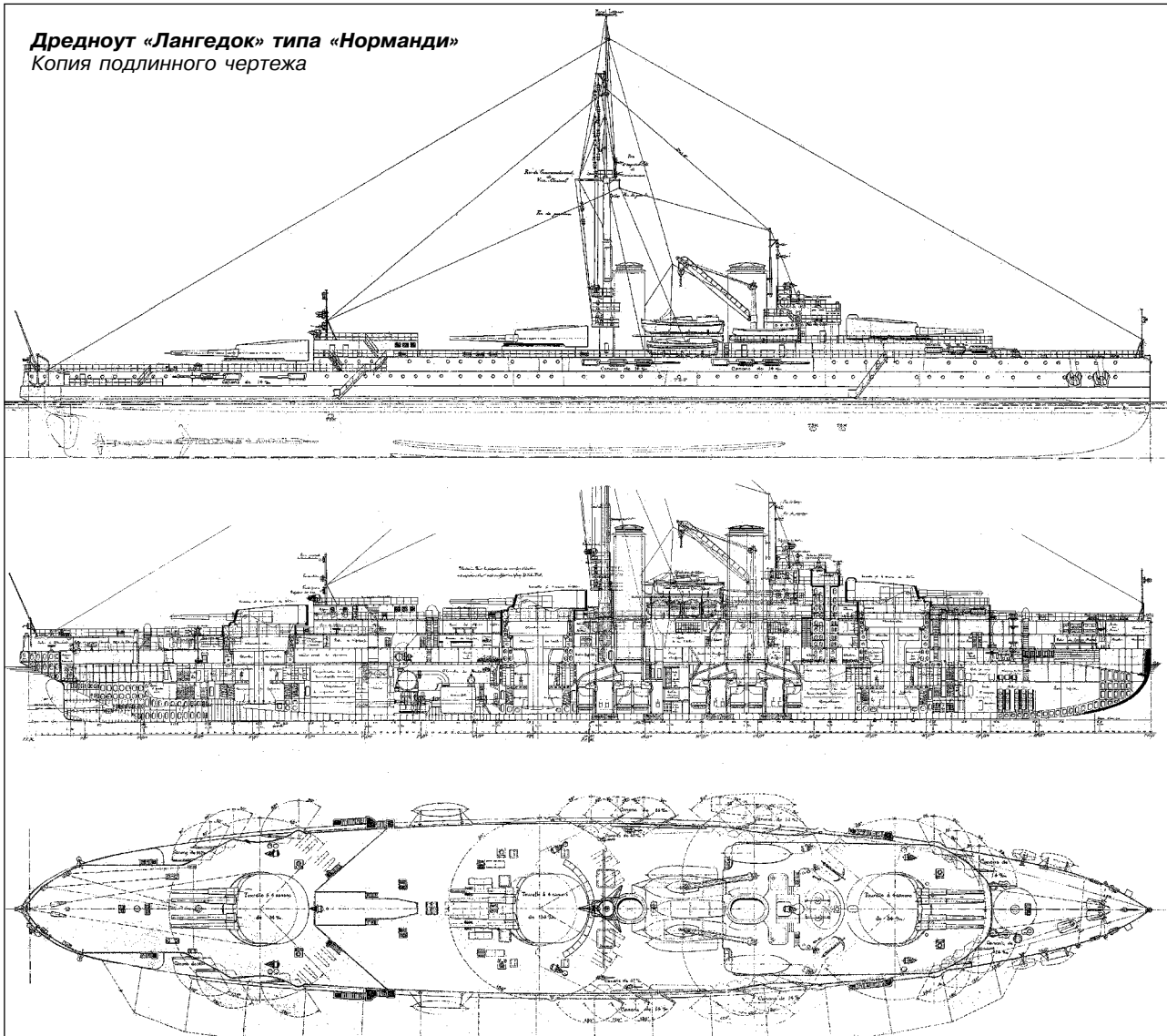
А вот главная энергетическая установка новых линейных кораблей стала шагом назад, представляя собой комбинацию паровых машин и турбин. Это было сделано по причине низкой экономичности тогдашних турбин прямого действия: паровые машины предполагалось использовать для крейсерского хода, а турбины использовались только на полном ходу. Лишь последний корабль серии, «Беарн», получил чисто турбинную установку. Тем не менее общая мощность машин увеличилась и составила 40 000 л.с., из которых 32 000 л.с. составляли турбины, напрямую работающие на внутренние валы, и 8000 л.с. – паровые машины, работавшие на внешние валы. Силовая установка была четырехвальная, винты имели разный диаметр и число лопастей: внутренние – трехлопастные, диаметром 3,4 метра, внешние – четырехлопастные, диаметром 5,2 м. Проектная скорость составляла 21,5 узла; предполагалось, что при форсировании машин до 45 000 л.с. она достигнет 22 узлов.

В целом проект линкоров типа «Норманди» вполне соответствовал эпохе: вступившие в строй к концу войны американские линкоры типа «Пенсильвания» и японские линкоры типа «Фусо» имели такую же скорость и несли то же количество орудий, правда несколько большего калибра – 356 мм вместо 340 мм. Американские корабли имели несколько более толстую броню – но, в отличие от французов, они бронировали только цитадель. Зато французский проект был на целых 5 тысяч тонн легче японского и амери-



Спуск на воду дредноута «Лангедок» типа «Норманди»

**Дредноут «Лангедок» типа «Норманди»**  
Копия подлинного чертежа



канского: сказались необходимость экономии водоизмещения, причем не по политическим, а по чисто техническим причинам.

К сожалению, после начала Первой мировой войны строительство кораблей замедлилось. Все имевшиеся

ресурсы уходили на нужды сухопутной армии. К лету 1915 года четыре первых корабля были спущены на воду, но вскоре их достройка затормозилась в степени готовности чуть больше половины. Часть уже готовых конструкций (артиллерия, броня, котлы) были ис-

Название	Верфь-строитель	Заложен	Спущен на воду	Дата вступления в строй по плану	Судьба
«Норманди»	«Ателье ет Шантье де ля Луар» (Сен-Назер)	18.04.1913	19.10.1914	03.1916	Разобран в 1924–1925 гг.
«Лангедок»	«Форж э Шантье де ля Жиронде» (Бордо)	18.04.1913	1.05.1915	03.1916	Работы по разборке начались в июне 1929 г..
«Фландре»	Брестский Арсенал	01.10.1913	20.10.1914	06.1916	Работы по разборке начались в октябре 1924 г.
«Гасконь»	Лорианский Арсенал	01.10.1913	12.09.1914	06.1916	Разобран в 1923–1924 гг.
«Беарн»	«Форж э Шантье де ля Медитерране» (Ла-Сейн)	10.01.1914	15.04.1920	1917 год	Достроен и вступил в строй 01.05.1928 как авианосец

пользованы для сухопутной армии или для достройки малых кораблей.

После окончания войны какое-то время обсуждались планы достройки линейных кораблей по несколь-

### Основные тактико-технические элементы линкоров типа «Норманди»

**Водоизмещение проектное:** 23 500 (нормальное), 25 230 тонн (в полном грузу).

**Размерения:** длина – 170,6 м между перпендикулярами и 176,6 м наибольшая; ширина – 27 м; осадка максимальная – 8,65 м.

**Силовая установка:** две паровые четырехцилиндровые машины на внутренних валах и две турбины прямого действия на внешних валах. На линейных кораблях «Норманди» и «Фландр» ставились турбины системы Парсонса, на «Гаскони» – типа «Рато-Бретань». На «Лангедоке» должны были установлены турбины «Шнейдер-Зёлли». На последнем корабле серии, «Беарне», устанавливались четыре турбины Парсонса. Пар для турбин и паровых машин должны были вырабатывать 28 паровых котлов смешанного угольно-нефтяного отопления; единственным исключением стал «Беарн», где число котлов было меньше – всего 21. Котлы тоже были разных систем: «Норманди» и «Гасконь» оснащались котлами типа «Гюйо де Тампль», «Лангедок» и «Фландр» – котлами Бельвиля. На «Беарне» стояли котлы Никлосса. Проектная мощность турбин составляла 32 000 л.с., паровых машин – 8000 л.с., проектная скорость хода – 21,5 узла. Максимальный запас топлива – 2800 тонн угля и 300 тонн нефти. Проектная дальность плавания – 6600 миль на скорости 12 узлов, 3375 миль на 16 узлах (только под паровыми машинами) и 1800 миль на максимальном ходу с использованием всех механизмов.

**Бронирование.** Главный пояс толщиной 300 мм в средней части и 120–180 мм в оконечностях, верхний пояс по цитадели толщиной 240 мм, выше него – 160-мм каземат. Верхняя и нижняя броневые палубы имели толщину по 50 мм, скосы нижней палубы – 70 мм. Барбетты башен главного калибра имели толщину 284 мм, сами башни несли 340-мм лоб, 240-мм стенки и 100-мм крышу. Боевая рубка была толщиной 300 мм. В общей сложности на броню приходилось 7637 тонн или около трети от водоизмещения корабля.

**Вооружение:** двенадцать 340-мм орудий длиной в 45 калибров в трех башнях (по 100 снарядов на орудие), двадцать четыре 138,6-мм орудия длиной 55 калибров, шесть 47-мм зенитных орудий и шесть 450-мм подводных торпедных аппаратов.

**Экипаж:** 1203 человека (в том числе 22 вольнонаемных служащих и 18 музыкантов); предусматривалась возможность размещения адмирала со штабом соединения.

ко изменённому проекту, но после подписания Францией Вашингтонских соглашений от достройки пришлось отказаться. Все недостроенные корпуса пошли на слом, лишь так и не спущенный во время войны на воду «Беарн» удалось сохранить, перестроив в авианосец. Он был спущен на воду 15 апреля 1920 года, но перестройка на плаву крайне затянулась. В итоге первый и единственный авианосец довоенного французского флота был принят в строй только 1 мая 1928 года.

### Линкоры типа «Лион»

Корабли этого типа должны были стать дальнейшим развитием линкоров типа «Норманди» с увеличением размеров и водоизмещения. К августу 1914 года успели выдать лишь заказы и присвоить названия. Ни один из линейных кораблей этого типа заложен не был.

Название	Верфь-строитель
«Лион»	«Ателье эт Шантье де ля Луар Пено» (Сен-Назер)
«Дюкенъ»	Брестский Арсенал
«Лиль»	«Форж э Шантье де ля Медитеране» (Ла-Сейн)
«Турвилль»	Лорианский Арсенал

### Основные тактико-технические элементы линкоров типа «Лион»

**Водоизмещение полное:** 29 000 тонн.

**Размерения:** длина между перпендикулярами 190 м, наибольшая 194,5 м; ширина 29 м; осадка 9,2 м.

**Силовая установка:** 2 паровые машины и 2 турбины агрегата. Мощность механизмов – 43 000 л.с., проектная скорость – 23 узла.

**Бронирование** в целом повторяло проект линкоров типа «Норманди». Наиболее существенными отличиями было увеличение толщины верхней палубы и усиление бронирования казематов.

**Вооружение:** шестнадцать 340-мм орудий в четырех башнях, двадцать четыре 138-мм орудия, некоторое число 40-мм или 47-мм зенитных орудий, шесть подводных торпедных аппаратов.

**Экипаж:** численность не определялась.

