

14. Миссия адмирала Майо

Насколько была велика подводная опасность и не изжит кризис в тоннаже, насколько Англия нуждалась в помощи Америки, свидетельствует тот факт, что Англия была вынуждена не только допустить американских офицеров в свое «святое святых» — Осведомительный отдел штаба, но и открыть все тайны своей политики и стратегии командующему американским флотом в Атлантике, адмиралу Майо.

Целью прибытия Майо в Англию было выяснение основ английской морской политики и стратегии, планов Англии на будущее и желательной для нее помощи Америки.

Ему были всесторонне освещены все основные важнейшие проблемы и методы ведения Англией войны на море, все затруднения и препятствия, которые она при этом встречает. Это было сделано с целью помочь Америке понять критическое положение Англии.

Что касается помощи Америки, то англичане желали следующего:

а) увеличения числа истребителей (еще 55) для расширения системы конвоев;

б) увеличения числа охранных судов для конвоев (крейсеров или старых броненосцев, числом около 40);

в) увеличения числа сторожевых судов для противолодочной борьбы;

г) быстреей постройки торговых судов в огромных масштабах;

д) широкого снабжения минами и минными заграждениями для намеченного заграждения в Северном море;

е) организации трех американских авиастанций (по 36 аппаратов в каждой) на ирландском побережье;

ж) присылки 4 угольных линкоров в Большой флот для освобождения от этого 4 английских, предназначенных для других целей¹.

Кроме 100 тыс. мин для Северного заграждения, требовалось еще 250 малых судов для постановки и сторожевого охранения его днем и ночью.

¹ Jellicoe, The Crisis of the War.

Англичане не имели ни мин, пригодных для этой цели, ни сторожевых судов.

Около этого времени американцами была изобретена особая мина «с антенной», использование которой сокращало вчетверо против прежнего потребность в минах и позволяло ставить их на больших глубинах.

Перед войной Америка имела в Атлантическом океане лишь небольшой отряд заградителей. Минная специальность не была популярна в американском флоте так же, как и в английском. С выступлением Америки поле деятельности ее заградителей было перенесено в Северное море и материальная база, в виде дюжины верфей и нескольких сот заводов и фабрик, находящихся на материке, оказалась слишком оторванной.

Американцы начали эту работу с ничего. Надо было получить суда и переделать их под заградители; набрать и натренировать экипажи; изготовить 100 тыс. мин; создать базы как в Соединенных штатах, так и в Шотландии; перевезти все запасы за 3 тыс. миль через зоны подводной опасности, и это надо было сделать до фактической постановки заграждения. Сам заказ 100 тыс. мин, без предварительного тщательного испытания их в боевых условиях, указывал на полную уверенность морского департамента не только в успехе нового изобретения, но и в успехе всего предприятия. Фабрики, заводы, механические, электротехнические и другие мастерские, разбросанные по всей территории США, в течение зимы вырабатывали необходимые части и посылали их в порт Норфольк (Виргиния). Этот порт был местом сборки мин, погрузки их на корабли и отсылки на место. До 1 тыс. мин в день могло быть собрано в построенных здесь мастерских. Один из портов на западном берегу Шотландии служил местом выгрузки взрывчатых веществ. Базами для заграждений служили Инвернесс и Инвергордон (Кромарти).

15. Первые результаты организации конвоев

К концу сентября система конвоев получила уже значительное развитие.

До 30 сентября 1917 г. из портов Северной и Южной Америки и Гибралтара прошло 83 конвоя, причем из 1 306

судов, составлявших эти конвои, 10 пароходов были потоплены при следовании в составе конвоя и 8 — после выхода их из состава конвоя.

Из Англии за это время вышло 55 конвоев общей численностью в 789 пароходов, из них было потоплено только 2. Таким образом, через опасную зону прошло 138 конвоев в числе 2 095 судов с потерей 20 пароходов.

Общее количество кораблей, занятых охраной конвоев в Северной и Южной Атлантике, к этому времени достигло 43. В это число входило 12 крейсеров, 9 легких крейсеров (из них 7 американских), 15 вспомогательных крейсеров и 7 вооруженных охранных пароходов. Американский флот принял в свое ведение большинство нью-йоркских конвоев.

Миноносная охрана высмалась из Дэвонпорта (Плимута), Куинстауна и Бункрана. На эти порты базировались: на Дэвонпорт — 4-я минная флотилия (36 миноносцев); на Куинстаун — 1 линкор, 12 канонерских лодок и 36 американских миноносцев; на Бункран — 2-я минная флотилия (27 миноносцев и 3 эсминца), 13 канонерских лодок и 1 авиатранспорт.

В результате действий системы океанских скандинавских и «угольных» конвоев число потерь уменьшилось. Никогда еще с начала неограниченной подводной войны цифра потерь не падала так низко, как в сентябре. За этот месяц, несмотря на то, что в Канале и океане оперировали 53 лодки (в августе 40), союзники потеряли всего 350 тыс. *т*. В то же время в сентябре было уничтожено 10 подлодок, т. е. столько, сколько было уничтожено за два предыдущих месяца.

Опыт показал, что конвой, идущий в строю эскадренным ходом и зигзагообразным курсом, сам по себе представлял угрозу для атакующей лодки. Вместе с тем система конвоев сократила количество объектов для атак подлодок, давала большие возможности судам уклоняться от встреч с подлодками и допускала, с целью обхода опасных районов, изменение курса конвоя по радио.

В течение сентября, когда установилось регулярное движение конвоев, германские подлодки обнаружили, что районы, ранее кишевшие беззащитными «купцами», опу-

стели. Тогда лодки стали сосредоточивать свою деятельность в районах Бискайского залива и Канала.

Трудность отыскания конвоя в море заставляла подлодки изменить свою тактику и приблизиться к берегам. Но, отыскивая свои жертвы на прибрежных путях, подлодки сближались с охотничьими флотилиями и воздушными дозорами.

К этому времени система конвоев еще не получила полного развития. В Средиземном море, где деятельность германских подлодок была особенно продуктивна, системы конвоев не существовало.

Все торговые суда с Дальнего Востока с 1917 г. уже шли вокруг мыса Доброй Надежды, что очень удлиняло путь и поглощало лишний тоннаж. Между тем Средиземное море терпело недостаток в угле. Одна Италия требовала ежемесячно 800 тыс. *т* угля.

Направление дальневосточного судоходства через Суэцкий канал и Средиземное море намного сократило бы путь и освободило 40 пароходов.

Однако, союзное командование не находило возможным выделить из состава своих сил в Средиземном море необходимую охрану для конвоев. Поэтому организацию транзитных средиземноморских конвоев адмиралтейство могло осуществить лишь с прибытием в Гибралтар американских крейсеров и вспомогательных судов. Транзитные средиземноморские конвои начали движение в октябре и вначале терпели большие потери. Кроме того, октябрь ознаменовался потоплением подлодками 3 охранных крейсеров в Атлантических конвоях.

16. Заграждение Гельголандской бухты и Дуврского пролива

В январе 1917 г., а затем в марте и апреле в Гельголандской бухте были поставлены большие минные заграждения (W-4, W-5, W-6) по плану Джеллико, видевшего в этом одно из главных средств парализовать деятельность германских подводных лодок путем преграждения им выхода из баз.

Эти заграждения вместе с заграждениями предшествовавших годов покрывали огромное пространство, сделав всю юго-восточную часть Северного моря трудно проходимой.

Эти минные поля изменили географию Гельголандской бухты, вынуждая германские силы выходить определенными, заранее протрассированными проходами, которые быстро становились известными англичанам. Велась непрерывная ожесточенная борьба всеми способами при участии всех легких сил (подлодок, самолетов, тральщиков), с одной стороны, траливших фарватеры, главным образом, для выхода подлодок, с другой — препятствовавших тралению.

Было решено также реорганизовать и систему защиты Дуврского пролива.

В течение всего 1917 г. германские подлодки беспрепятственно проходили Дуврским проливом, главным образом ночью, в момент полной воды, пользуясь светящимися буями как маяками. Боны, установленные в проливе, также не составляли препятствия для лодок. Эти сведения, полученные от спасенного экипажа пароходов, потопленных *U-65* и *U-48*, вызвали у англичан большую тревогу.

Подлодки оперировали, главным образом, в Английском канале, у южного входа в Ирландское море и в Бристольском заливе, т. е. в местах расхождения конвоя по портам назначения.

В конце ноября и в начале декабря в этих районах находилось от 7 до 11 лодок, и на смену им через Дуврский пролив непрерывно приходили новые лодки.

Поэтому, вопреки мнению начальника Дуврского патруля, решено было поставить новое глубоководное минное заграждение, идущее непрерывной линией от французского берега до банки Варн, и у него сосредоточить все наличные дозорные отряды, доселе разбросанные для охраны различных важных пунктов. Вся водная поверхность должна была освещаться как можно сильнее фальшфейерами и прожекторами с дозорных кораблей для того, чтобы заставить лодки погружаться перед заграждениями.

Активность германских лодок в прибрежных районах в декабре усилилась и сопровождалась значительными успехами, особенно в Канале и в Ирландском море, т. е.

в тех зонах, которые охранялись дозорными флотилиями, оборудованными гидрофонами и бомбами, на которые в начале года возлагались большие надежды.

Эти флотилии при помощи гидрофонов ежедневно улавливали местонахождение лодок в Канале и в Ирландском море, но быстро теряли их след, и лодки продолжали безнаказанно действовать вблизи самих дозоров. Неудачи гидрофонных флотилий были особенно ощутительны в Ирландском море, где за последние месяцы сосредоточивались операции подлодок. Акустические приборы, на изготовление которых было затрачено много средств, еще не давали желательных результатов. Сама тактика дозорных флотилий не нашла еще нужных приемов. Гоняясь за лодками в Северном море, в районах вне движения конвоев, дозорные флотилии загоняли лодки в воду без всякого результата. Но организация этих флотилий значительно улучшилась сравнительно с прошлым годом, когда за лодками гонялись миноносцы, посылаемые из миноносных баз, и когда операциями их руководило адмиралтейство. Теперь же охота производилась исключительно по указанию местных морских начальников, командующего Большим флотом, главных командиров портов и начальников отдельных станций. Начальники охотничьих флотилий все сведения и приказания получали непосредственно от них. Такая децентрализация сократила промежуток времени между получением сведения о появлении подлодки и прибытием на место противолодочного отряда с 1—2 суток до 6—8 часов.

17. Борьба с конвоями в тесных водах и в океане

Совещание в адмиралтействе 2 января 1918 г. констатировало разительные перемены в английской стратегии на море, происшедшие за год неограниченной подводной войны.

С принятием Германией этого метода ведения войны на море английское высшее морское командование вынуждено было признать непригодность старой доктрины господства на море и эскадренного боя. Оно было вынуждено не только направить все силы своего флота на непосред-

венную борьбу с подлодками, но и изыскивать новые средства этой борьбы, не только изменить старые способы ведения войны на море, но и изыскивать новые. Роль и назначение составных частей флота изменились коренным образом.

Методами борьбы с подлодками становятся непосредственная защита судоходства конвоями, непосредственная борьба с подлодками в море путем охотничьих флотилий, с гидрофонами и глубинными бомбами; преграждение выхода подлодок из баз путем установки минных заграждений и нападения на самые базы подлодок. Конвой и заградительные операции легли в основу английского плана войны на море.

В соответствии с этим вся тяжесть борьбы была возложена на легкие и вспомогательные силы, которые умножались в огромной степени и в которых все время ощущался недостаток. Роль линейного флота сводится к поддержке, прикрытию, охране и обеспечению операций легких сил. Это было его основной задачей.

При охране конвоев миноносцами в тесных водах (Скандинавские конвой в Северном море) явилась возможность вернуться к нападению на торговое движение надводными судами. Скандинавские конвой были дважды разгромлены быстроходнейшими крейсерами-заградителями и флотилией сильнейших миноносцев.

Это потребовало выделения из состава Большого флота линейных кораблей для охраны конвоев. В результате конвой превратился в крупные отряды, и мог наступить момент, когда в конвой пришлось бы высылать не 2—3 линкора или крейсера, а целую эскадру. Усиление же охраны конвоев линейными силами в дальнейшем могло поставить конвой под угрозу нападения на них неприятельских эскадр и даже всего Флота открытого моря, как это и случилось в апреле 1918 г.

Нехватка миноносцев для охраны океанских конвоев привела к тому, что миноносная охрана принимала конвой при их приближении к берегам или при выходе из портов.

Для охраны же конвоев в океане пришлось назначать крейсера или же, за их недостатком, использовать для этой

цели вспомогательные крейсера и даже вооруженные пароходы.

Усиление вооружения подводных океанских крейсеров орудиями 88- и даже 150-мм калибра и возможность прорыва в океан германских быстроходных легких крейсеров и даже линейных крейсеров заставили союзников подумать об охране и океанских конвоев крупными силами крейсеров и даже линейных кораблей. Для этой цели часть крейсерских эскадр Большого флота держалась в 24-часовой готовности, а 6-я американская эскадра линкоров, прибывшая на соединение с Большим флотом 7 декабря 1917 г., стояла в Куинстауне на случай прорыва германских линейных крейсеров.

Так рисовалась перспектива борьбы с конвоями в океане. Эти тенденции привели, с одной стороны, к изменению взглядов на использование линейных сил и к усиленному строительству быстроходных крейсеров и многочисленных миноносцев и, с другой, — к строительству подводных крейсеров большого водоизмещения с увеличением калибров артиллерии.

Недостаточные и неудовлетворительные результаты, полученные от всех разнообразных средств, применявшихся для непосредственной борьбы с подлодками, заставили англичан обратиться к попыткам закупорки лодок в их базах, к непрерывным заградительным операциям, к постановкам массовых глубоководных заграждений в Гельголандской бухте и Дуврском проливе, охраняемых многочисленными дозорами, т. е. возвратиться к тесной минной блокаде, но уже в новой обстановке.

Необходимость обеспечения фарватеров для выхода и возвращения подлодок вызвала у немцев создание многочисленных тральных флотилий, работавших днем и ночью под прикрытием миноносцев, крейсеров и даже линкоров.

Как заградительные операции, так и траление были сопряжены с большими трудностями, приводили к частым столкновениям с противником и сопровождалась потерями с обеих сторон.

Возобновление установки заграждений и необходимость непрерывного траления стесняли и задерживали выходы подлодок из баз.

Уже с половины октября 1917 г. подлодки стали выходить через Каттегат, а с февраля 1918 г. лодки почти совершенно перестали пользоваться гелголандскими путями и ходили исключительно Каттегатом.

В начале 1918 г. было поставлено новое глубоководное заграждение в Дуврском проливе (схема 12). Оно охранялось дозором, в состав которого входили мониторы с 12- и 15-дюймовыми орудиями, 4 эсминца с 30-узловым ходом, 14 траулеров, 60 дрейфтеров, 4 моторных катера.

Однако, путем заграждений остановить выходы подлодок из баз не удалось. До самого конца войны число действовавших в море германских подлодок оставалось приблизительно одинаковым, и тесная минная блокада в новой форме не достигла успеха. Но обеспечение выхода и возвращения лодок в базы сделалось весьма сложной и трудной операцией, требовавшей тщательной подготовки и искусного выполнения.

Таким образом, кампания против подлодок в Северном море теперь сводилась к заградительным операциям, операциям охотничьих флотилий и к охране Скандинавского и Голландского конвоев.

Для прикрытия заградительных операций высылались эскадры линейных кораблей, в свою очередь охраняемых значительным количеством миноносцев. Операции по перехвату подлодок, возвращавшихся в базы, требовали участия до 50 миноносцев и вспомогательных судов. Охрана Скандинавских конвоев отнимала около 30 миноносцев.

Систематическое ведение противолодочных операций отвлекало громадное число боевых единиц, что «распыляло» главные силы флота, и Битти, будучи лишен огромного числа миноносцев и отдельных эскадр линкоров и крейсеров, не был уверен, окажется ли он при встрече с противником хотя бы в равных с ним силах.

Проведение противолодочных операций, требующих выделения для них сил Большого флота, вызывало у Битти опасения, что для германского флота создаются благоприятные условия для осуществления его планов — внезапными атаками превосходных сил уничтожать части Большого флота, выделяемые для охраны конвоев.

Разгром Скандинавских конвоев показал, что адмиралтейство не могло во-время предупреждать конвой о готовящемся нападении, и поэтому каждый раз их отправление сопровождалось риском потери дивизии первоклассных кораблей.

За короткий промежуток времени (с 26 января по 8 февраля) в Дуврском проливе погибли 4 германские лодки. После этого лодкам было запрещено ходить проливом, и они стали обходить Англию с севера, что заставило их терять на пути лишних 6 суток.

Значительное число лодок, пройдя северным путем, оперировало в Ирландском море, Бристольском заливе и в Канале, угрожая конвоям противника. В начале февраля германской подлодкой был потоплен транспорт *Таскения*, шедший в составе конвоя с канадскими и американскими войсками.

В ночь на 14 февраля 2-я флотилия новых германских миноносцев произвела набег на охраняющие дуврское минное поле дозоры. В результате операции немцы потопили 4 дрейфтера и 1 траулер; 2 траулера получили серьезные повреждения.

Этим набегом закончился ряд подобных операций. Семь раз германские миноносцы прорывались в Дуврский пролив, нанося его охранению более или менее тяжелые потери, но потери восполнялись, и положение оставалось неизменным. После февраля и даже до конца войны германские миноносцы больше не появлялись в Дуврском проливе.

Невзирая на потерю времени, сопряженную с северным путем подлодок, потери тоннажа в феврале и марте превысили январские.

18. Постановка Великого северного заграждения

Постановка обширного глубоководного минного заграждения в Северном море, между Оркнейскими островами и Норвегией, как уже говорилось, была решена еще на морской конференции в сентябре 1917 г., и американцы в течение зимы 1917/18 г. деятельно готовились к его установке.

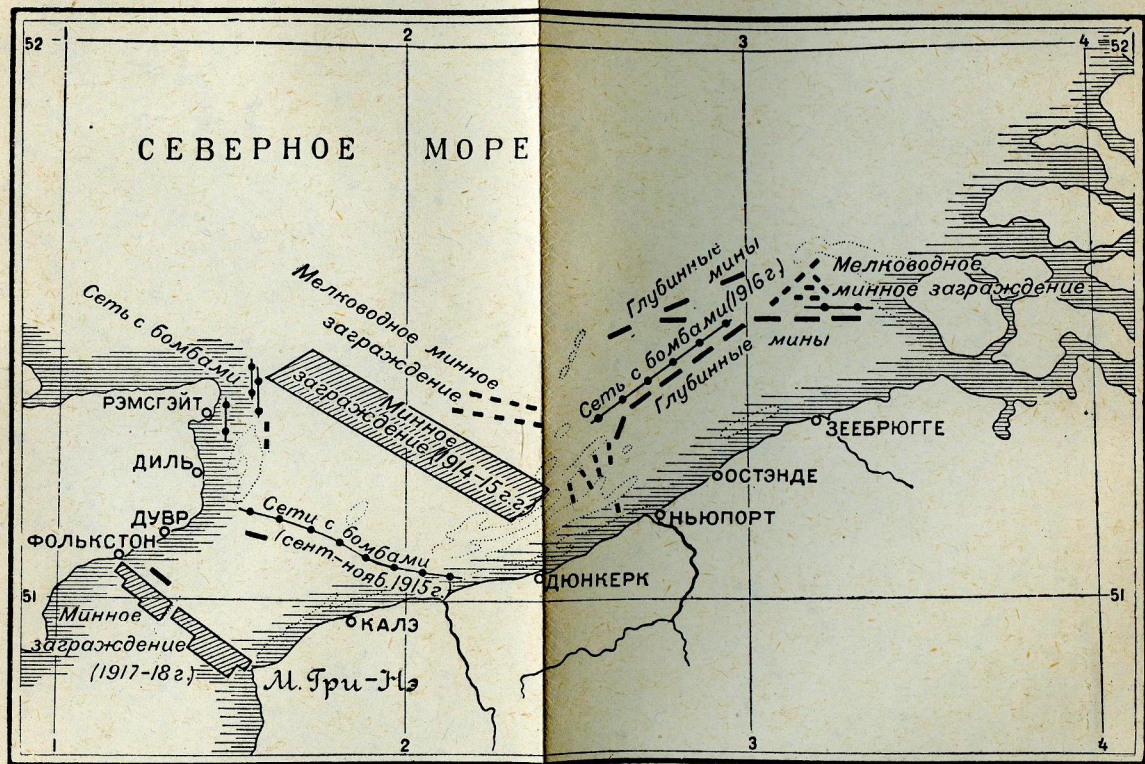


Схема 12. Дуврский барраж

Однако, при практическом проведении этого мероприятия, как и при проведении системы конвоев, на стороне английского военно-морского командования возник ряд сомнений, и в результате скептического отношения как к самому проекту, так и к его техническому выполнению произошли задержки.

Битти явно не сочувствовал созданию Великого северного заграждения, опасаясь отвлечения на это значительных сил и стеснения операций Большого флота. Адмиралтейство же прежде всего обращало внимание на усиление заграждений Гельголандской бухты и Дуврского пролива. Тем не менее 3 марта постановка заграждения началась.

Заграждение разделялось на три участка: центральный участок (наибольший) должны были выставить американцы, западный и восточный — англичане.

Постановка мин на западном участке производилась в течение марта, но после взрыва одной из канлодок была прекращена, возбуждав сомнения в пригодности мин.

Постановка Великого северного заграждения, прерванная в конце марта 1918 г., возобновилась лишь в июне, когда отряд американских заградителей энергично принялся за дело и выставил большое минное поле на центральном участке. Английские заградители приступили к заграждению восточного участка.

Численность английских северных дозорных отрядов выросла до 76 судов, но они, гоняясь за проходившими северным путем подлодками, успеха не имели, вследствие неумелого использования гидрофонов и плохой связи между дозорными судами.

Битти со своей стороны был крайне разочарован, что свобода Большого флота оказалась стесненной ради такой сомнительной выгоды.

В то же время командующий дозорными отрядами непрерывно доносил о преждевременных взрывах американских мин.

Начальник отряда американских заградителей на это ответил, что преждевременные взрывы мин не повлияют на эффективность минного поля, так как выставлено 3 385 мин, а взорвалось лишь 150.

Предполагая, что нападения лодок на океанские конвои усилятся, адмиралтейство решило перевести северный дозор от Лох-Суилли (Бункрана) к северному входу в Ирландское море и сократить масштаб минных постановок в Северном море. В результате такого решения утрачивался смысл глубоководных заграждений, так как именно корабли дозора должны были принудить подлодки уходить с поверхности на глубину и попадать на заграждения.

Однако, эти мероприятия адмиралтейства не повлияли на темпы работы американских заградителей. Отряд этих заградителей, доведенный теперь до полного комплекта, работал регулярно, с удвоенной энергией.

В половине августа Великое северное заграждение уже тянулось между 59-й и 60-й параллелями, от Оркнейских островов до территориальных вод Норвегии, причем западный, и особенно восточный участок, были значительно слабее центрального. С переходом дозорного отряда в Лох-Суилли отсутствие каких-либо дозорных кораблей на восточном участке заграждения значительно его ослабляло.

Предполагая, что германские подлодки обходят заграждение, следуя норвежскими территориальными водами, Англия потребовала от норвежского правительства минирования своих территориальных вод. В сентябре под давлением союзников Норвегия вынуждена была выполнить это требование.

Великое северное заграждение состояло из 24 линий мин, поставленных на различных глубинах (до 80 м). Американцами было поставлено 56 571 мина, англичанами — только 13 546. Постановка мин заняла 5 месяцев (июнь — октябрь) и потребовала огромных средств и усилий. Но... результаты действия этого заграждения не оправдали ожидания. Германские лодки проходили заграждение под «музыку взрывов», и потери за все время не превысили 4—6 лодок.

19. Зеебрюггская операция 22—23 апреля 1918 г.

Роль и значение германских баз подлодок и миноносцев на бельгийском побережье достаточно выяснились в течение войны. Расположенные в непосредственной близости

к Каналу и устью Темзы, они были буквально бельмом на глазу для англичан. И немудрено, что с начала войны делались многочисленные попытки их захвата и уничтожения и с суши, и с моря, и с воздуха.

Со своей стороны, немцы систематически укрепляли фландрское побережье всякого рода оборонительными сооружениями, вплоть до установки самых мощных береговых батарей с 15-дюймовыми орудиями и применения передвижной артиллерии.

Все предшествующие годы войны представляли собой систематическое и ожесточенное состязание судовой и береговой артиллерий, в котором победа осталась за береговой артиллерией, так как немцы неизменно шли впереди англичан в применении более мощной артиллерии.

Со стороны англичан в этой борьбе нашли применение мониторы, постепенно увеличивавшие калибр своей артиллерии с 9,2 до 15 дюймов.

В то время как 15-дюймовые пушки английских мониторов типа *Эребус* стреляли на дистанцию 200 каб., дальность огня германских 15-дюймовых орудий береговой батареи *Поммерн* достигала 250 каб.

На протяжении 60 км бельгийского побережья немцы установили 56 батарей крупной, средней и зенитной артиллерии со 136 орудиями от 6- до 15-дюймового калибра.

С началом неограниченной подводной войны начали учащаться и воздушные налеты. В течение февраля 1917 г. на Брюгге было произведено до 15 ночных воздушных налетов. В течение лета 1917 г. число их возросло до 100, из которых половина была произведена на базы подлодок.

В зимний период 1917/18 г. число налетов хотя и уменьшилось, но все же на Брюгге — главную базу фландрских подлодок — было сброшено до 2 тыс. бомб¹.

Для обеспечения стоянки подлодок в Брюгге от воздушной угрозы немцы соорудили грандиозные бетонные укрытия для подлодок и рассредоточили мастерские.

¹ Б. Старко, Береговая оборона Фландрии в войну 1914—1918 гг. (сокращенный перевод с шведского), «Морской сборник» № 12, 1923 г.; Якимовичев, Угроза базам флота по опыту войны 1914—1918 гг., «Морской сборник» № 3, 1932 г.

После ухода адмирала Джеллико новый состав адмиралтейства еще в начале 1918 г. решил применить более радикальную меру против столь беспокоившего их немецкого «осинового гнезда», а именно — закупорить выходы подлодок из Зеебрюгге и Остенде путем затопления брандеров. В начале апреля все приготовления к этому были закончены.

Операция состоялась в ночь на 23 апреля.

Несмотря на тщательно продуманную подготовку, огромные силы¹, в состав которых входили мониторы, крейсера, эсминцы, торпедные катера, воздушные силы, несмотря на проявленное мужество и настойчивость, закупорка выходов из фландрских баз не была вполне достигнута.

Несмотря на то, что весь английский отряд подошел к месту операции никем не замеченный, немцы отбили атаку одной лишь артиллерией.

Один из трех брандеров, предназначенных для закупорки Зеебрюгге, затонул, пройдя мол, но не дойдя до входа в канал; два других были потоплены между дамбами канала, не закрыв собой вполне выхода.

Два брандера, предназначенные для закупорки Остенде, сели на мель в стороне от входа и были уничтожены огнем береговых батарей.

Командующий фландрской морской дивизией донес в Берлин, что канал закрыт не совсем, и миноносцы уже пользовались свободным проходом, оставленным брандерами. «Английское нападение не окажет влияния на ведение подводной войны», — добавил в заключение германский адмирал.

Хотя 23 апреля все германские подлодки предупреждались, что вход в Зеебрюгге закрыт и возвращаться следует в Остенде, но уже 25 апреля *UB-76* вышла из Зеебрюгге, а на следующий день лодки входили и выходили из обеих баз.

Вторичная попытка закупорить Остенде, состоявшаяся 10 мая, также окончилась неудачно. Назначенный для закупорки брандер потерпел аварию, а крейсер *Виндиктив*, участвовавший в операции против Зеебрюгге, попав под

¹ В операции участвовало 165 кораблей различных классов. Для дымовых завес понадобилось 82 т хлоро-сульфоновой кислоты.

обстрел германских батарей, приткнулся к мели и затонул, оставив фарватер свободным.

Насколько мало повлияли эти операции на выход подлодок, показывают следующие цифры, приводимые Ньюболтом.

«До операции из фландрских баз ежедневно выходили или возвращались 2 лодки. В течение недели после операции эта цифра осталась без перемен, что видно из того, что с 24 по 30 апреля вышло в море и вернулось в базы 11 фландрских лодок.

В мае состоялось 56 выходов и возвращений лодок; следовательно, средняя цифра за пять недель после операции не изменилась.

В июне, вследствие повреждения шлюзов в Зеебрюгге, в результате английской бомбардировки, вышли и возвратились только 33 лодки.

В июле, когда шлюзы были исправлены и когда прорыли проход в обход затопленных брандеров, число выходов и возвращений подлодок не превысило 44, т. е. было значительно меньше, чем в апреле и мае».

Причиной последнего было то, что германское высшее морское командование в июне отозвало часть фландрских флотилий в Германию, считая, что опасность прохода Дуврским проливом требует сокращения подводных операций в Канале и перенесения их к восточному побережью Англии.

Но была и еще причина, которая делала фландрские базы все менее пригодными, — это угроза с воздуха. Выгоды близости этих баз к неприятельскому побережью, благодаря широкому применению союзниками воздушных сил, превратились в свою противоположность. Непрерывно следовавшие в 1918 г. один за другим воздушные налеты на базы подлодок показывали недостаточность средств противовоздушной обороны.

За 5 месяцев в 1918 г. на каждую из баз (Брюгге, Зеебрюгге и Остенде) было сброшено свыше 2 тыс. бомб и на подлодки во время хода более 1 тыс. бомб.

Бетонные прикрытия баз не выдерживали тяжелых бомб,

20. Перевозка американских войск и неудачи германских подлодок в борьбе с конвоями

В мае 1918 г. американские войска непрерывным потоком направлялись в Европу.

В мае было перевезено на западный фронт из Америки свыше 247 тыс. чел. К концу мая во Франции под ружьем находилось 700 тыс. американских солдат. Они не могли еще оказывать немедленную помощь на фронте, но, собираясь в тылу, образовывали огромный резерв и тем содействовали остановке третьего наступления германской армии, с 27 по 31 мая, на Шато-Тьерри и четвертого наступления, с 9 по 11 июня, на Компьен.

Несмотря на постоянное присутствие подлодок на подходах к западным портам Англии и Франции, движение воинских транспортов и пароходов с боевыми грузами, благодаря организованной системе конвоев, протекало успешно.

С 10 по 17 мая лодки потопили 5 пароходов, из которых 3 шли в составе конвоев, но за эти 7 дней 183 парохода, шедшие в составе конвоев, пришли в английские порты, а 110 вышли оттуда, благополучно миновав опасную зону.

Наибольшее количество лодок находилось на позициях в дни с 17 по 25 мая.

Боевая деятельность подлодок между 10 и 25 мая являлась планомерной операцией, направленной против системы конвоев. До сего времени лодки нападали, главным образом, в Ирландском море и Канале на пароходы, уже вышедшие из состава конвоев или только что отделяющиеся от них.

Сосредоточение же большого количества лодок в это время имело целью нанести удар всей системе конвоев, обеспечивающих доставку союзникам огромного стратегического резерва. Но эта попытка не дала желательных результатов. Благодаря организации центрального управления движением конвоев, последние оказывались «неуловимыми».

8 января 1918 г. Германия объявила зоной подводной блокады Дакар и острова Зеленого мыса, включая и остров Мадеру.

На торговых путях восточной Атлантики с января действовали 3 подводные лодки: *U-156* в районах Канарских островов, *U-157* у островов Зеленого мыса и западных берегов Африки, *U-155* оперировала к западу от Гибралтара, между 15-м и 20-м меридианами. Несмотря на продолжительное крейсерство этих лодок, количество потопленного ими тоннажа было невелико в сравнении с тоннажем, потопленным лодками, оперировавшими на прибрежных путях и в тесных водах.

В начале неограниченной подводной войны германские подлодки топили в среднем по 700 *т* в сутки каждая. В сентябре 1917 г., после введения регулярных конвоев, количество потопленного тоннажа упало до 300 *т*, а в мае — июне 1918 г. — до 275 *т*, хотя число действующих подлодок в море не уменьшилось, а несколько увеличилось, так как число ежемесячно вступающих в строй подлодок пока еще превышало ежемесячные их потери.

Постепенное, но явное уменьшение потерь в тоннаже свидетельствовало о том, что союзники преодолевают кризис тоннажа. Теперь, когда почти весь торговый флот нейтральных стран путем экономического давления был частью отобран, частью зафрахтован союзниками, когда Америка развернула в огромном масштабе судостроение, количество наличного мирового тоннажа приобрело решающее значение.

Поступление торгового тоннажа начало превышать его потери.

Голландия, Испания не получали съестных припасов, иначе как при условии обеспечения перевозок своим тоннажем. 100 тыс. *т*, остававшиеся до этого неиспользованными, были реквизированы и пущены в обращение. Таким же образом пущены в оборот 685 тыс. *т* голландских судов, из которых 350 тыс. *т* остались под контролем союзников. Швеция, предоставившая под контроль союзников в январе 100 тыс. *т*, в мае уступила 400 тыс. *т*. Наконец, Дания в сентябре уступает 450 тыс. *т*.

Вступив в войну, США развернули большую организационную работу по подготовке транспорта. Все интернированные в американских портах германские пароходы были обращены в войсковые транспорты. Кроме того, суда аме-

риканского и английского торгового флотов пополнили недостающий тоннаж для воинских перевозок. Когда началось наступление германских армий на западном фронте в марте 1917 г., США и Англия стали собирать со всех концов света транспорты, пригодные для перевозки войск. США отозвали все пригодные суда из Атлантического и Тихого океанов; Англия сняла суда с южноамериканских, австралийских и восточных путей; Франция в марте 1918 г. реквизировала весь свой торговый флот.

США обеспечили транспорт для 46% всех американских войск, перевезенных в Европу, Англия — для 51%, а для остальных — Франция и Италия.

В июне, июле и августе 1918 г. перевозка войск была наиболее интенсивной: ежемесячно перевозилось около 300 тыс. чел.

Из Америки в Европу были два широких пути:

1) с е в е р н ы й, — при подходе к Англии огибавший Ирландию с юга и с севера, по которому преимущественно шло движение транспортов с грузами;

2) ю ж н ы й, — ведущий к французским портам: Бресту, Лориану, С.-Назеру и Бордо, по которому, главным образом, шло движение войсковых транспортов.

Северный путь был значительно уже южного, ближе к германским базам и гуще насыщен объектами для нападений. На этом пути грузовое движение было гораздо интенсивнее, чем войсковое.

Брест сделался главным центром деятельности американского флота по перевозке и снабжению армии ремонтными средствами.

В июне германские подлодки появились и у берегов Америки, таким образом, оба конца атлантических путей воинских перевозок оказались под угрозой подводной опасности.

По словам Грооса ¹,

«...появление германских линейных и легких крейсеров в Атлантике потрясло бы всю транспортную систему и могло

¹ Г р о о с, Учение о морской войне в свете опыта мировой войны.

создать серьезную помеху перевозке...; если бы германский флот мог располагать базой в Атлантике или захватить французские порты на западном берегу, то едва ли эта перевозка могла бы быть выполнена».

В половине июля немцы повели последнее, окончательное наступление на западном фронте и вторично после 1914 г. перешли Марну.

Но замыслы Людендорфа — нанести удар на севере, чтобы окончательно сбросить английскую армию в море и овладеть северным побережьем Франции, — не могли уже осуществиться, вследствие полного истощения резервов, материального и численного превосходства союзников. К началу июля было перевезено уже 1 022 тыс. американских войск.

18 июля Антанта перешла в наступление, и рейхстаг узнал о беспрепятственной переброске во Францию миллионной американской армии.

Для предотвращения возможности нападения на транспортные порты германских линейных крейсеров американский морской департамент послал в Биргавен 3 наиболее мощных дредноута (*Невада*, *Оклахома* и *Ута*).

Почему германские подлодки не мешали перевозке американской армии? Потому что:

1) количество подлодок было недостаточно для распределения его по двум несомненно важным объектам: торговое судоходство и движение войсковых транспортов;

2) пути войсковых транспортов были удалены от баз германских подлодок, вынужденных теперь проходить Каттегат и обогать Англию с севера;

3) для перевозки войск были выбраны наиболее быстрые суда;

4) охрана конвоируемых войсковых транспортов была гораздо более надежна; войсковые конвои в 4—5 пароходов охранялись 10—12 миноносцами, на каждый войсковой транспорт приходилось в три раза более охраняемых судов, чем на грузовые конвои в составе 20 пароходов;

5) основной целью германской подводной войны было максимальное уничтожение тоннажа, ибо только этим немцы рассчитывали «поставить Англию на колени».

В первое время они действовали последовательно, не обращая внимания на движение американских войск, тем более что и переброски их были сравнительно невелики¹.

Но когда выяснились размеры американской экспедиционной армии, немцы, под давлением общественного мнения, изменили свою стратегию и решили отделить часть лодок, направив их на южный путь. Результат этого был не в пользу немцев. В августе 1918 г. им удалось потопить около 280 тыс. т, тогда как перевозка 2-миллионной американской армии сопровождалась потерей всего лишь 2 транспортов и гибелью 738 чел.², что свидетельствовало об успехе противолодочной охраны, которую союзники применили к войсковым транспортам в океане.

В мае 1917 г. общее число океанских конвоев равнялось 28, в июле оно возросло до 266 и в сентябре достигло 1 075. Между тем, общее количество подлодок, находившихся в море, в среднем было около 65 каждый месяц. В июле 1918 г., в самый разгар перевозки американских войск и боевых грузов³, число океанских конвоев достигло наивысшей цифры — 1 295.

Американские конвои обычно собирались в какой-нибудь глухой бухте американского побережья.

Капитаны пароходов все указания получали от командующего конвоем, который находился на одном из судов, входящем в состав конвоя, и имел постоянную связь с «конвойной секцией» в Лондоне.

Отряд конвоев охранялся на пути крейсером или старым линкором, иногда дредноутного типа. Конвой в составе 20—30 торговых судов, ведомых капитанами, не привыкшими плавать совместно в строю, на пути непрерывно практиковался в маневрировании, сигнализации, плавании без огней и зигзагировании.

Впоследствии в конвой стали соединять суда с одинаковой приблизительно скоростью, появилось разделение на быстроходные и тихоходные конвои.

¹ За вторую половину 1917 г. было переброшено всего 193 тыс. чел., а за 1918 г. — 1 895 тыс. чел.

² Пароход *Юстиция* потоплен 19 июня 1918 г. и пароход *Отранто* — в октябре 1918 г.

³ Ньюболт, Операции английского флота, т. V, приложение Д.

При выходе из порта, в 100 милях от берега, командующий конвоем вскрывал специальный пакет, в котором находилась инструкция «конвойной комнаты» в Лондоне, указывающая рандеву и место, где конвой будет принят миноносной охраной.

Однако, это указание и рандеву были условны. В случае присутствия подлодки в указанном районе, дальнейшее управление движением конвоя велось по радиотелеграфу.

Подходя к берегам, суда конвоя расходились по портам своего назначения. Для пароходов это был самый опасный момент, так как только некоторые суда с наиболее ценными грузами сопровождалась охраной до самого порта. Остальные должны были идти прибрежными, более или менее охраняемыми путями, без непосредственной защиты.

Постепенно большая часть конвоев стала сопровождаться охраной непосредственно до портов назначения.

Выше уже упоминалось, как отразилось введение конвоев на методах ведения операций подлодками. Если в апреле 1917 г. огромное число потопленных пароходов было атаковано в океане, вдали от берегов (примерно; на 300 миль к западу и югу от берегов Ирландии), то через год, в апреле 1918 г., все места гибели судов находились у самых берегов, и число потопленных судов значительно уменьшилось.

Управление движением всего мирового торгового тоннажа производилось из Лондона из «конвойной комнаты» адмиралтейства. В ней во всю стену висела огромная карта Атлантического океана, на которой ежедневно обозначались места конвоев и предполагаемые места германских подлодок. За лодками успешно следил осведомительный отдел, имевший в этом деле большой опыт и специальные разведочные навыки.

Выслеживанию подлодок содействовали донесения торговых судов при обнаружении ими подлодок, а также и частые злоупотребления подлодок в разговорах по радио, выдававших их присутствие.

Из сопоставления всех донесений, наблюдений дозоров и радиопеленгаторных станций «конвойная комната» всегда была настолько точно осведомлена о местопребывании германских лодок, что, отмечая на стенной карте напра-

вление конвоя в опасный район, она всегда могла своевременно предупредить конвой по радио и указать ему курсы, ведущие в обход подлодки.

21. Истребители подлодок

30 июня 1918 г. в Плимуте сосредоточились 2 флотилии американских истребителей подлодок (Subchasers). Они имели задачей защищать западную часть Канала, ставшую в это время наиболее опасной. Одновременно с этим начала свою деятельность флотилия из 36 таких же истребителей, прибывших в Корфу.

Это были построенные американцами специально для борьбы с подлодками моторные катера, снабженные слуховыми аппаратами, изобретенными в Америке, и противолодочными глубинными бомбами, идея которых впервые зародилась в английском флоте.

Эти небольшие деревянные суда, длиной в 100 фут. и водоизмещением 60 т, были построены в США в количестве 400 шт. в течение 18 месяцев. 170 шт. из них были использованы в европейских водах и оказались одним из наиболее действительных средств для уничтожения подлодок.

Истребители подлодок явились на сцену как раз в момент острой нужды в активных средствах противолодочной борьбы, так как все эсминцы были заняты в конвоях.

Эти маленькие суда совершили океанский переход из Америки в Европу в сопровождении корабля, снабжавшего их горючим, и с неопытными командами из студентов, получивших кратковременную практику перед походом.

Такие же истребители в 80 фут. длиной, заказанные в Америке Англией и Францией, были доставлены в Европу в виде груза. Спрос на них со стороны союзников был велик, и вопрос об их распределении был отнесен к компетенции Союзного военно-морского совета. Из этих истребителей были сформированы охотничьи флотилии, базировавшиеся на Плимут, Куинстаун, Брест, Гибралтар и Корфу.

Американские слуховые аппараты типа К, установленные на истребителях, обнаруживали большие суда на ходу за 20 миль, подлодки на ходу за 15—20 миль и взрыв мины за 40—50 миль.

Постепенно приобретались навыки и в распознавании звуков от движения конвоя, работы винта миноносца, движения подлодки и даже покачивания на дне моря затонувшего судна. Первое время плывущую стаю дельфинов принимали за работу винта подлодки, потом научились отличать эти звуки, как и звуки плывущего не遠далеке кита.

Слуховые аппараты не только обнаруживали звук или шум, но и определяли направление на его источники.

Группа из 3 истребителей, заслышав подлодку, пеленговала ее, флагманский истребитель получал в пересечении пеленгов место подлодки, после чего начиналась «охота» за ней, выслеживание, преследование и забрасывание ее глубинными бомбами.

22. Участие США в противолодочной борьбе

Помощь США союзникам в борьбе с подлодками возростала прогрессивно до конца войны.

Не считая морских судов, оставленных США в западной Атлантике для наблюдения и эскорта конвоев у американского побережья, для борьбы с подлодками ею были выделены следующие силы:

- в Скапа-Флау — 6-я боевая эскадра из 5 дредноутов;
- в Куинстауне — 24 эсминца и 5 вспомогательных судов;
- в Бресте — 33 эсминца, 14 буксиров, 16 яхт, 4 пловучих мастерских;
- в Плимуте — 41 моторный катер и 2 эсминца;
- в Бирхавене — 6 подлодок;
- в Корфу — 36 моторных катеров;
- у Азорских островов — 4 подлодки, 1 монитор, 1 канлодка и 2 яхты;
- в Гибралтаре — 2 сторожевых судна, 5 эсминцев, 5 канонерских лодок и 10 яхт.

К этому списку надо добавить: 10 минных заградителей, предназначенных для постановки Великого северного заграждения, 73 угольщика и 4 воинских транспорта, а также 30 воздушных станций с 435 гидроаппаратами, 4 дирижабля и 46 привязных шаров¹.

¹ A. Laurens, Précis d'Histoire de la guerre navale 1914—1918, стр. 227.

В ноябре 1918 г. в противолодочной борьбе принимали участие 374 американских судна. В числе их было 9 линкоров, 3 крейсера, 70 эсминцев и многочисленные моторные катера (истребители подлодок), с личным составом в 5 тыс. офицеров и 70 тыс. человек команды — численность, превышавшая весь состав американского флота до войны. Эти силы располагались в 45 базах и действовали на всех театрах морской войны.

Огромная помощь была оказана США в деле восстановления потопленного тоннажа. Число морских верфей возросло с 61 в августе 1917 г. до 203 в августе 1918 г. За этот год верфи дали 327 судов общей вместимостью 2 млн. т, причем эта цифра охватывала только суда, имеющие водоизмещение свыше 2500 т.

Объединению усилий союзников в противолодочной борьбе способствовало учреждение в конце 1917 г. Союзного высшего морского совета.

Благодаря ему явилась возможность собрать и проверить рассеянные и неясные идеи о ведении морской войны и установить доктрину, в соответствии с новыми условиями войны на море и теми средствами, которыми получили возможность располагать союзники со вступлением в войну США.

Участие американских делегатов в этом совете имело огромное значение в отношении подъема духа союзников. На всех совещаниях американские делегаты в своих выступлениях всегда толкали англичан к действиям наиболее широким и энергичным. Как ни широки были английские планы, американские концепции были еще грандиознее, и их осуществление следовало немедленно.

23. Конвой в Средиземном море

Система охраны торгового судоходства, установленная в Средиземном море и состоявшая из патрулируемых путей, переменных, рассеянных путей без охраны и прибрежных путей, не оправдала себя.

Конференция союзных адмиралов в Корфу 1 мая решительно отвергла все способы косвенной охраны, которые оказались непригодными, и признала единственно действи-

тельной систему конвоев, невзирая на трудности ее осуществления.

Для обеспечения единства и правильного распределения эскортирующих судов на Мальте было создано Главное управление морскими путями в Средиземном море под руководством английского адмирала. Здесь сразу пришлось столкнуться с недостатком средств, так как все легкие силы поглощались конвоями.

Помимо внутренних конвоев, в Средиземном море адмиралтейством были установлены еще «транзитные» или «сквозные» конвои; первый их них, как выше упоминалось, вышел 3 октября 1917 г. и у Александрии потерял 2 парохода.

В ноябре в составе конвоев прошло только 40% всего тоннажа, а потопление подлодками торговых пароходов и военных судов продолжалось непрерывно.

В период катастрофического отступления итальянских армий, в конце октября, германские подлодки устремили свою деятельность на морские сообщения Италии. У Сирийских берегов 11 ноября подлодка *UC-38* взорвала монитор *M-15* и английский миноносец *Стаунч*.

24. Противолодочная борьба в Отрантском проливе

Непосредственная борьба с подлодками сосредоточилась в Отрантском проливе. Действовавшая здесь система подвижной преграды ни в коей мере не служила препятствием для прохода подлодок, а, наоборот, сама являлась объектом для нападения противника. Так, 15 мая ночным набегом 3 австрийских легких крейсеров был уничтожен один миноносец, потоплено 14 дрейфтеров и поврежден десяток разных судов. При этом подлодкой *UC-25* был подорван английский крейсер *Дартмут*.

В ноябре первые попытки установить в Отрантском проливе постоянные заграждения были безуспешны. Бон с сетями длиной в 2,5 мили оказался поломанным, и сети порваны и перепутаны. В них попала подлодка *U-47*, но, сумев освободиться, вернулась в Каттаро.

В 1917 г. германские подлодки 367 раз входили и выходили из Адриатики, причем на них было произведено 12

атак, при которых была потоплена лишь одна лодка UC-24.

Первые месяцы 1918 г. в Средиземном море ознаменовались усиленной деятельностью германских подлодок. В январе между Гибралтаром и Генуей было установлено движение конвоев, первый опыт которых закончился катастрофически: из 6 пароходов лишь 2 благополучно добрались до Марселя.

Существующее Отрантское заграждение не давало нужного эффекта.

Союзный морской совет решил, что Отрантская преграда должна быть комбинацией английского и итальянского проектов и должна заключаться в следующем: небольшое минное заграждение ставится у м. Отранто; между ним и о. Фано протягивается постоянная сеть глубиной в 50 м, погруженная на 10 м от поверхности; проходящие под этой сеткой лодки должны наткнуться на линию дрейфтеров, буксирующих мины (схема 13).

На основании этого решения сеть была сделана и в течение апреля — сентября 1918 г. была установлена.

Подвижная преграда состояла из 7 линий дрейфтеров и траулеров с гидрофонами, эшелонированных с юга на север и прикрываемых с севера постоянным дозором миноносцев и дозором подлодок у баз противника.

Воздушные силы, расположенные в Отранто и Корфу, привязные шары на судах, наблюдательные пункты и подслушивающие станции на берегу имели назначением обнаруживать подлодки и наводить на них охотничьи флотилии.

Подвижная преграда простиралась на 150 миль.

К 15 апреля были спешно собраны суда Отрантского подвижного заграждения, которые и заняли свои диспозиции, а через неделю австрийские миноносцы уже произвели нападение на дозор Отрантского барража.

С началом наступления германских армий на западном фронте, в Средиземном море началась войсковая перевозка 2 дивизий. Первый эшелон вышел из Александрии в начале апреля, а 11 апреля один из двух транспортов этой дивизии был взорван германской подлодкой.

Между тем потери тоннажа не уменьшались. В мае были

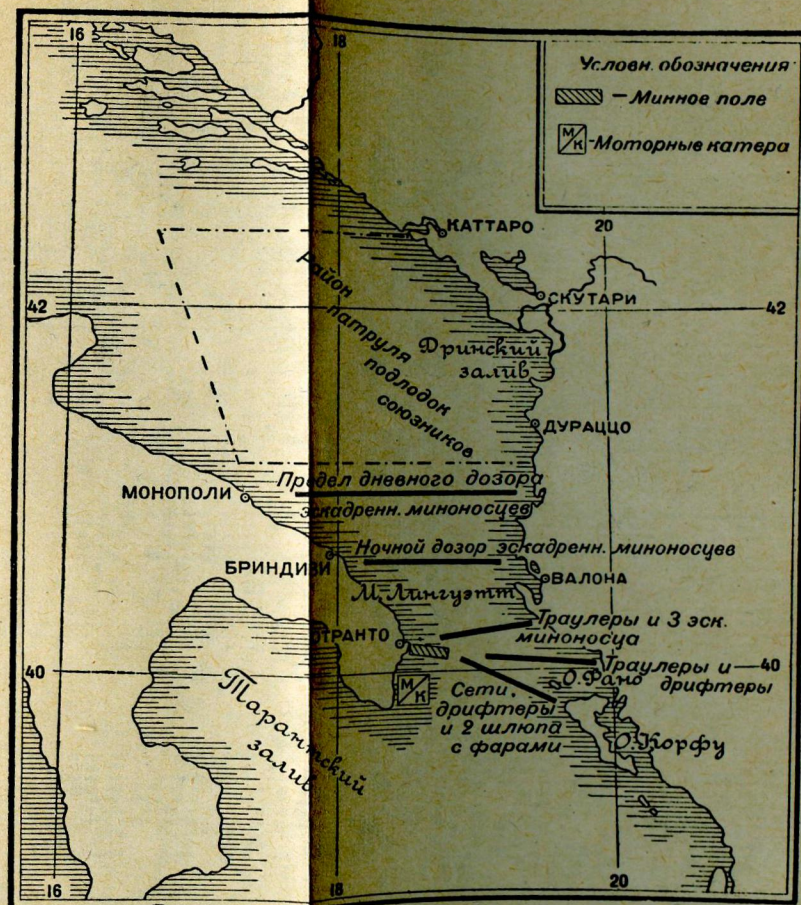


Схема 13. Отрапский барраж

потоплены английский эсминец, входивший в состав подвижного заграждения, и 4 войсковых транспорта. За апрель и май лодки прошли заграждение свыше 50 раз, но атаковать их удалось только 14 раз, и только одна лодка *UB-52* была потоплена у Каттаро английской подлодкой *H-4*.

К половине мая состав Отрантского подвижного заграждения состоял из 220 судов¹.

В мае потери тоннажа достигли максимальных размеров — 173 тыс. *т*.

Отсюда можно сделать вывод, что заграждение не представляло никакой опасности для подлодок. В августе в Отрантском проливе была уничтожена единственная лодка *UB-53*.

Между тем число конвоируемых путей было увеличено до 18, и это немедленно сказалось на уменьшении потерь тоннажа — в июне было потоплено только 78 тыс. *т*.

Постановка сетевого заграждения в Отрантском проливе закончилась в сентябре. В это же время на морской конференции в Париже был одобрен американский проект глубоководного заграждения, которое до конца войны не было поставлено.

25. Распределение подлодок и их методы атак конвоев

В 1918 г. распределение лодок по театрам было, примерно, таково: около 35 лодок действовали в Атлантическом океане в Ламанше и около 20 лодок — в Средиземном море. Причем больших лодок типа *U* действовало ежемесячно в среднем от 30 до 36, *UB* — от 17 до 32, *UC* — от 4 до 9. Продолжительность крейсерства больших лодок типа *U* была около 30 суток, *UB* и *UC* — вдвое меньше.

Характерной особенностью атак подлодок этого периода становится сосредоточение действий групп подлодок в одном и том же районе. В Средиземном море в составе таких групп насчитывалось до 5 лодок, действующих на ограниченном пространстве и имеющих между собой связь.

¹ К половине июля он дошел до 292 судов, в числе которых было 27 эсминцев, 12 подлодок, 36 американских истребителей подлодок, 40 моторных катеров, 52 траулера (часть с гидрофонами) и 107 дрейфтеров.

В последнее время конвои сопровождались воздушной разведкой; иногда впереди них шли суда с привязными аэростатами, которые обнаруживали лодки и заставляли их погружаться еще до появления конвоя. Вокруг конвоя шли рыболовные суда и специальные истребители подлодок со всеми современными противолодочными средствами. Для уменьшения опасности от подлодок конвои вытягивались больше в ширину, чем в длину. Иногда позади конвоя можно было заметить один якобы отбившийся или отставший транспорт, в действительности — судноловушку.

Таким образом, при наличии охраны, а зачастую и дирижабля, одной германской подлодке было трудно добираться до своей добычи, особенно при зигзагообразных курсах судов и сбрасывании бомб.

Если лодка оказывалась прямо по курсу конвоя, она могла сравнительно легко попасть в самую гущу транспортов; но зато ей грозила опасность таранного удара при обнаружении ее перископа, и, кроме того, она лишалась возможности стрелять по направлению своих торпедных аппаратов, т. е. по носу или корме, а вынуждена была стрелять под каким-нибудь углом.

Более простой по выполнению была атака наружной линии транспортов, но в этом случае лодке приходилось нырять под цепь охранных судов.

В ночное время конвойная система не могла полностью обеспечить суда от атак подлодок, и последние имели сравнительно большие шансы на успех; поэтому лодки иногда днем, выследив конвой, шли за ним и ночью производили атаку.

Характерным примером атаки на конвой с сильной охраной может служить потопление транспорта *Юстиция* у северного побережья Ирландии 19—20 июля подлодками *UB-64* и *U-54*.

Пример этот характерен как трудностью самой атаки сильно охраняемого конвоя, так и большой настойчивостью командиров лодок. *UB-64* трижды производила атаку, сделав 4 выстрела с 350, 2 000 и 900 м, причем все торпеды попали, а лодка каждый раз была осыпана глубинными бомбами, причинившими ей в конце концов

повреждение нефтяных цистерн. Тогда командир *UB-64* вызвал по радио соседние лодки, и на следующее утро *Юстиция* была атакована лодкой *U-54*, которая, пройдя под охраной на глубине 16 м и в свою очередь осыпаясь глубинными бомбами, потопила транспорт двумя торпедами.

Итак, понадобилось 6 торпед, чтобы утопить этот недавно построенный гигантский пароход. Это объясняется тем, что торпеды (старого образца) были очень низкого качества.

Другим характерным примером действий лодок против конвоев могут служить операции *UB-48* в Средиземном море 26 апреля 1918 г.

UB-48 удачно атаковала конвой из 4 пароходов. При этом 1 пароход был ею потоплен и 1 подорван. Преследуя остальные 2 парохода, *UB-48* потопила еще 1 и вернулась, чтобы потопить подорванный.

Узнав, что этот пароход уведен охранными судами в Карло-Форте (на юго-западном побережье Сардинии) и что там находится торпедированный 2 недели назад войсковой транспорт *Кингстэниан*, лодка, следуя за двумя вооруженными пароходами, вошла в бухту под водой.

Взорвав торпедой *Кингстэниан*, лодка открыла огонь по другим судам и по батарее на молу, потопила еще один буксир и зажгла другой, после чего была атакована торпедным катером. Держа катер под заградительным огнем, лодка под градом снарядов с батареи сумела во-время погрузиться и уйти под водой¹.

Условия ведения подводной войны в 1918 г. были наиболее тяжелыми, вследствие широкого развития противолодочных средств, пониженного качества ремонта и снабжения лодок и огромного напряжения личного состава, имевшего сокращенный отдых.

Для обеспечения лодкам более или менее безопасных выходов привлекался фактически весь надводный флот, начиная с тральщиков, прокладывавших фарватеры среди минных полей, эсминцев и крейсеров, конвоирующих лодки, и кончая линкорами для поддержки конвоирующих судов.

¹ Михельсен, Подводная война.

При благоприятной погоде производилось одновременное траление многочисленных фарватеров в Северном море, требовавшее наличия буквально всех сил¹.

В этих операциях потери в миноносцах и тральщиках были весьма существенны.

26. Потери и строительство подлодок

Средняя ежемесячная потеря пяти лодок в 1917 г. повысилась в 1918 г. до 8 лодок, достигнув максимума в мае — 11. Обе фландрские флотилии после заграждения англичанами Дуврского пролива в начале 1918 г. несли, примерно, половину всех потерь.

В 1917 г. пополнение подлодок покрывало потери, и даже с некоторым избытком. В феврале 1917 г. было заказано 9 подлодок типа *U* и 45 — типа *UB* в расчете на окончание войны через 6 месяцев. Однако, в июне, ввиду неоправдавшихся надежд, последовал заказ еще на 95 лодок. В предвидении более тяжелых времен Шеер настоял, вопреки желанию морского министерства, на образовании Управления подводным плаванием, которое взяло на себя разрешение всех вопросов, бывших до того в ведении различных отделов министерства.

В результате совместной работы с промышленностью Управлению подводного плавания удалось разместить заказы первоначально в декабре 1917 г. на 100 лодок, а затем еще на 200. Но последний заказ уже опоздал, так как заводы из-за отсутствия рабочих не могли выполнить его. Потребности армии в квалифицированных рабочих и в пополнениях на фронт значительно возросли и, несмотря на настояния морского ведомства о высылке рабочих на заводы, высшее командование отказалось дать людей.

Германский империализм делая ставку на неограниченную подводную войну просчитался в своих надеждах. На действия немецких подводных лодок союзники ответили широко развернувшейся противолодочной борьбой. Лодки выходили из строя, а строительство новых не было своевременно развернуто.

¹ Михельсен, Подводная война.

В течение 1918 г. равномерного роста в лодочном пополнении не было. В строй вступали подлодки, построенные в разное время по старым заказам. Расход подлодок, вследствие их гибели и передачи в учебный отряд, превышал их прирост.

С 1 января по 1 августа 1918 г. было уничтожено 50 подлодок, 10 потерпели тяжелые аварии, а 56 — только что вступили в строй.

Когда Шеер 11 августа вступил в должность командующего всеми морскими силами, он поставил себе задачей максимально расширить рамки подводной войны и разработал программу подводного судостроения, отвечавшую поставленной задаче. Переговоры с промышленностью выявили ее огромные возможности. Она была в состоянии поставлять по 16 лодок ежемесячно, а затем в недалеком будущем — по 20—30 в месяц.

Но это здание строилось на песке...

27. Эвакуация фландрских баз и отзывание подлодок

Уже 29 сентября германское верховное командование, считая дальнейшую борьбу безнадежной, потребовало от правительства немедленных переговоров о перемирии. В этот же день, по приказу верховного командования, началась эвакуация Фландрии. Для лодок это означало потерю баз, особенно Брюгге, ценной не столько в оперативном отношении, сколько по своим великолепно оборудованным мастерским. Несмотря на планомерную эвакуацию, 4 неспособные к самостоятельному переходу подлодки и 5 миноносцев были взорваны. Остальные подлодки и 25 миноносцев, несмотря на высланные англичанами дозоры, гарвичские силы и выставленное у маяка Хаак заграждение, в ночь на 1 октября прошли в Германию.

5 октября германское правительство обратилось к Вильсону с просьбой немедленно заключить перемирие «на суше, на море и в воздухе».

15 октября, пока выработывались условия перемирия и обсуждались судьбы германского флота, союзники потребовали отзывания германских подлодок.

21 октября подлодки были отозваны, но Шеер приказал Хипперу готовиться к выходу с главными силами в море для операции в устье Темзы. Однако, английское адмиралтейство получило соответствующие сведения о скоплении германских лодок у Розайта. Радиопеленгаторные станции сообщили, что группа, в составе не менее 6 лодок, держится к востоку от Розайта, а вторая — к югу от них.

28. Несостоявшийся выход германского флота 29 октября 1918 г. и последняя атака германской подлодки

Хотя оперативный план германского флота от 24 октября 1918 г. и не был выполнен, все же его основа в части, касающейся подлодок, являлась развитием метода совместных действий подлодок с флотом, примененного в 1916 г.

В этом плане намечался удар в направлении Канала по боевым силам противника и путем сообщений у фландрского побережья и устья Темзы, с расчетом привлечь Большой флот на линию Хуфден — Гельголандская бухта. Можно было предполагать, что втянутая таким образом в бой часть неприятельских сил будет находиться в районе Тершеллинга.

Исходное положение английского флота было известно, курс его должен был определиться местонахождением германского флота.

Таким же образом определялся и обратный курс английского флота. На обоих путях должны были быть расположены 7 линий подлодок (схема 14). Расстояние между лодками — 10 миль. Некоторые линии подлодок во время возвращения германского флота должны были продвигаться ближе к неприятельским базам.

К этому времени в полной исправности были 28 подлодок. Подлодки, выходящие из ремонта, должны были располагаться на «добавочной» линии в промежутке между V и VI линиями.

Отступление от тех предписаний, которые давались перед операцией 19 августа 1916 г., состояло в следующем. Обращалось особое внимание на то, чтобы о замеченных неприятельских силах подлодки сообщали немедленно. Причиной этому послужило удачное использование подлодок

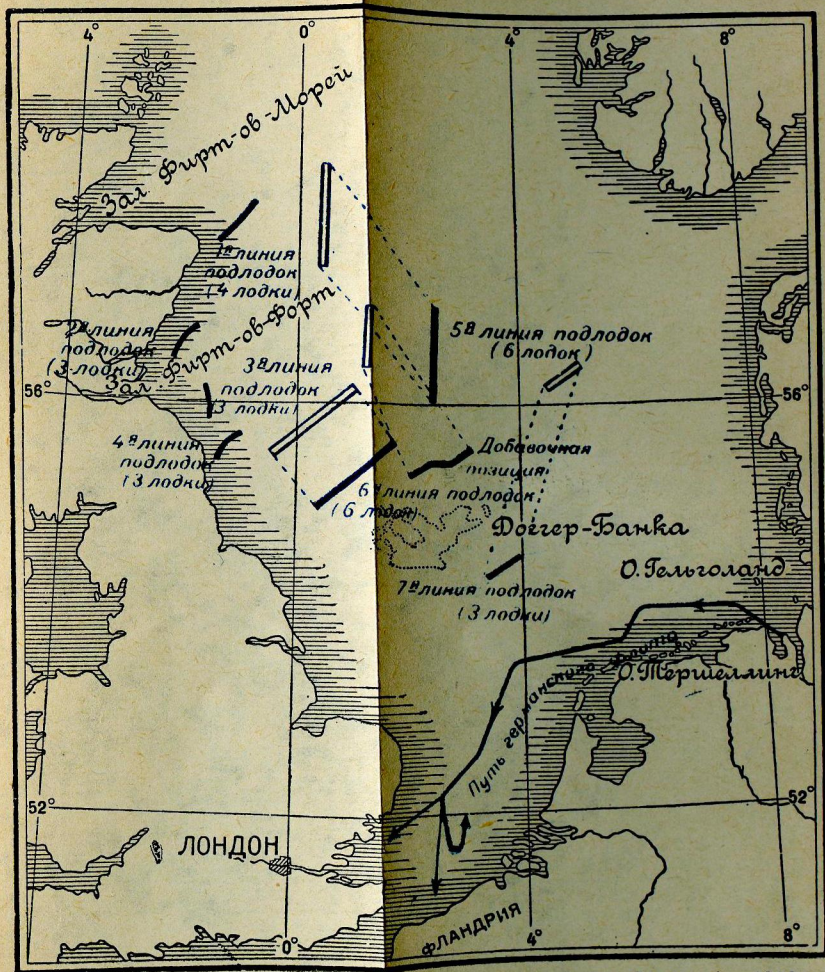


Схема 14. Несостоявшаяся операция германского флота 29 октября 1918 г.

для целей дальней разведки 19 августа 1916 г. и, кроме того, значительное сокращение числа действующих дирижаблей. Практически можно было рассчитывать на ежедневное использование только 3 дирижаблей, причем могло случиться, что для воздушной разведки пришлось бы ждать подходящей погоды, что в данном случае было недопустимо. Необходимость немедленного получения сведений о выходе неприятеля в море заставила некоторые линии подлодок (I—IV), несмотря на опыт Ютландского боя, расположить вблизи неприятельских баз.

Передача приказаний по радио о передвижении линий, в зависимости от развития операции, как это было 19 августа 1916 г., на этот раз не была предусмотрена. Отказ от передачи по радио приказаний диктовался, повидимому, стремлением, чтобы неприятель никоим образом не узнал о местонахождении подлодок.

В течение дня подлодки должны были находиться в подводном положении на перископной глубине.

Командующий подлодками по техническим соображениям должен был находиться не при Флоте открытого моря, а на вспомогательном судне *Ругия*, стоявшем в устье р. Эмс. Судовая станция, благодаря удачно выбранному месту, имела постоянно хорошую связь и была центром переговоров со всеми подлодками Северного моря¹.

Принимая во внимание направление движения германского флота, который нуждался в прикрытии только с одного, именно с северного, направления, для подлодок задача информации превалировала над задачей атаки.

Можно было рассчитывать, что подлодки, расположенные у неприятельских баз, не имея задачи атаковать неприятельский флот при выходе его, смогут выполнить задачу информации лучше, чем в Ютландском бою. Но все же возможность прохода неприятельского флота ночью через линию подлодок не устранялась.

Пребывание лодок днем в погруженном состоянии хотя ограничивало их кругозор, но было совершенно необходимо, вследствие чрезвычайного развития воздушных

¹ «Морской сборник» № 3, 1930 г. Перевод статьи Шпиндлера «Совместные действия подлодок с флотом».

поисков подлодок. В конце войны авиатранспорт *Фюриус* находился в составе Большого флота, и его самолеты регулярно наблюдали за морем. В этих условиях лодки легко могли быть обнаружены и загнаны на глубину.

Поэтому вопрос управляемых завес был уже не так прост. Его разрешение могло быть лишь при условии развития подводной связи и при условии действия лодок вблизи места боя.

Обстановка конца 1918 г. существенно изменилась по сравнению с 1916 г., главным образом, в отношении развития воздушных сил, которые, покрывая наблюдением обширные пространства, являлись весьма опасным врагом подлодок при надводном положении последних. Именно это и заставляло подлодки держаться днем под перископом; именно это и послужило толчком к развитию подводной связи, которая могла бы обеспечить более надежное управление подлодками.

Конечно, держаться днем под перископом, отказываться от радиосвязи и управления подлодками было невыгодно. Но так поступать вынуждала обстановка, которую Шеер не мог изменить и которая показывала, что методы 1916 г. в новых условиях уже непригодны и что с развитием воздушных сил, «эскадренных» подлодок и подводной связи надо переходить к другим методам совместных действий подлодок с флотом — именно к управлению лодками, находящимися в районах, близких к бою, о чем мечтал *Зенкер*¹ еще в 1914 г., что пытался безуспешно осуществить *Джеллико* в операции 19 августа 1916 г. и чему еще не настало время даже и в 1918 г.

Однако, октябрьский план *Хиппера* 1918 г. сделал шаг вперед в отношении использования большего числа лодок и эшелонирования завес в глубину.

Выбор операционного направления требовал обеспечения только с одной стороны.

Этот план, составленный *Хиппером*, был одобрен *Шеером*, и 28 октября флот собрался у *Вильгельмсхафена*. Лодки I линии были уже развернуты.

¹ Начальник Оперативного отдела германского морского генерального штаба.

Вечером 29 октября было приказано разводиться пары, но к моменту выхода Флота открытого моря на кораблях вспыхнуло революционное восстание германских матросов, и командование было вынуждено вернуть корабли в базы.

Одновременно (28 октября), вследствие катастрофического положения Австрии, германские лодки покидали австрийские базы Пола и Каттаро.

Австрийская монархия разваливалась, как и ее армия. Австрийский флот как таковой уже не существовал и перешел под власть Национального собрания Югославии, объявившей свою независимость.

При оставлении австрийских баз немцы взорвали 10 своих лодок, неспособных к самостоятельному переходу.

Британские дозорные отряды последний раз пытались перехватить возвращавшиеся подлодки в Отрантском проливе и у Гибралтара, где подвижное заграждение состояло из 5 линий сторожевых судов, с восточной стороны которых постоянно дежурили 3 судна с привязными аэростатами и 2 подлодки под перископом. 4 ноября военные действия против средиземноморских государств прекратились.

Операции против Германии продолжались еще неделю.

6 ноября состав гибралтарских отрядов пополнился 11 американскими истребителями подлодок, и 8 ноября 2 торпедных катера потопили в проливе немецкую лодку *U-34*.

Последний удар, нанесенный германской подлодкой был удар *UB-50*, потопившей 9 ноября английский линейный корабль *Британия*, шедший под охраной 2 миноносцев по западную сторону гибралтарского заграждения, у мыса Трафальгар.

Британия явилась последней жертвой из состава английского флота. Корабль погиб в зоне, охранявшейся особенно тщательно, и притом в такой зоне, которая из всех районов открытого моря должна была представлять гораздо большую опасность для неприятельских подлодок, чем для кораблей союзников.

11 ноября было заключено перемирие.