

29. Революционные выступления в германском флоте

Февральская революция в России и вступление США в войну в начале 1917 г. имели большое влияние на дальнейший ход событий.

И если вступление США в войну имело следствием огромное увеличение орудий империалистической войны, применение блокады в неслыханных формах, подавление всех нейтральных стран, голод населения центральных держав, то русская революция пробудила в народных массах сознательность, жажду мира и протест пролетариата против войны, ложившейся всей тяжестью на плечи народных масс.

Уже в 1916 г. под влиянием тяжелых потерь и усиления блокады появились признаки разложения тыла центральных держав и усиливающейся классовой борьбы.

Лозунги русской революции нашли свое отражение в растущем недовольстве масс. Протест против войны с наибольшей силой проявился в революционном выступлении матросов на линкоре *Принц-регент Люитпольд* и других линейных кораблях германского флота.

В августе 1918 г. команды матросов, отказавшись идти на подводки, захватили 4 миноносца и пытались уйти в Норвегию, но, настигнутые германскими крейсерами, они были потоплены огнем артиллерии.

В сентябре матросы австрийского флота восстали в Себенико и Каттаро.

Следствием Октябрьской социалистической революции был мощный революционный подъем народных масс в Германии и Австрии. Общее восстание подготовлялось одновременно во флотах обеих империй, но оно было раскрыто и подавлено, проявившись в Германии (в Киле и Вильгельмсхафене) на одном из миноносцев во флотилии подводок и в Австрии (в Каттаро), где адмирал и его штаб трое суток были пленниками восставших матросов на *Св. Георгии*.

Подъем революционной волны в Германии в конце октября выразился в отказе флота продолжать войну и в восстании в военных портах.

4 ноября в Киле была провозглашена власть Советов матросских и солдатских депутатов.

Революционный переворот, произведенный в военных портах, положил начало германской ноябрьской революции.

30. Пополнение и обучение личного состава германских лодок во время войны

Как ни велико было значение, которое имела сложная материальная часть подлодок, высокое состояние и быстрое развитие их техники, все же в боевой деятельности подлодок личный состав, управляющий этой техникой, играл первенствующую роль.

В течение 4 лет войны германскому командованию удавалось держать в повиновении матросов подводных лодок путем особой системы различных мероприятий, а также путем специального классового отбора унтер-офицерских кадров, составлявших большинство команд лодок, из числа старослужащих-сверхсрочников кадрового состава флота.

Подбирался особо надежный и умелый офицерский состав для того, чтобы всеми средствами принуждения держать в повиновении матросскую массу.

Система подкупа путем льгот, улучшенных условий оплаты, питания и отдыха и некоторая внешняя демократизация службы на подлодках также играли немаловажную роль в отношении затемнения классового самосознания команд.

По подбору, обучению, освоению сложной техники и своим боевым функциям личный состав подлодок стоял выше команд кораблей других классов. К тому же непрерывная морская и боевая практика давала уверенность в своем оружии.

В то же время опасность этой службы, где с гибелью подлодки и даже при ее аварии гибнет весь экипаж, требовала от матросов на каждом шагу напряжения всех физических и моральных сил на преодоление препятствий; опасности службы создавали тесную зависимость состава команды друг от друга и облегчали, специально проводимую офицерским составом, работу по созданию атмосферы «взаимного доверия» и «классового мира» в «общей семье подводников».

Команды германских подлодок являлись наиболее по-

слушным орудием в руках военщины, проводящей политику господствующих классов.

Причину классовой несознательности и политической малограмотности подводников следует искать и в специфических условиях самого бытия подводников, в большей изоляции подводной службы от внешнего мира, в оторванности от берега, от общевойсковой массы и гражданского населения.

Оторванность от берега, обусловленная более длительным пребыванием в море в сравнении с другими частями флота, особенно ядром боевого флота — линейными кораблями, почти все время стоявшими в гавани, затрудняла проникновение в команды подлодок революционной работы.

Разбросанность подлодок, трудность сношения между собою, сравнительная малочисленность личного состава каждой лодки и всего подводного флота препятствовали развитию мощного революционного движения и давали возможность командованию держать в руках личный состав подлодок почти до самого конца войны.

Этому способствовала, помимо уже указанного, и соответствующая повинистическая обработка команд подлодок.

Прежде всего внушалось, что служба на подлодках считается особой честью, внедрялось в сознание, что подлодки выполняют важнейшие функции, особенно во вторую половину войны, когда по мнению командования, деятельность подлодок являлась единственным способом привести войну к благоприятному для Германии исходу. Работа печати во время войны создавала вокруг операций подводников эпос «героизма» и «бесстрашного служения отечеству».

Лодочные команды состояли из природных моряков, причем в первое время войны вербовались исключительно из добровольцев.

Но с увеличением численности подлодок и уменьшением притока добровольцев пришлось набирать команды и по принуждению, сначала с больших кораблей и из запаса и, наконец, пополнять новобранцами, прошедшими кратковременное обучение.

Широкое развитие промышленности и высокий уровень технического образования населения позволяли делать набор команд из призываемых, имеющих практический стаж

работы на фабриках и заводах. Это позволяло значительно сокращать срок обучения команд подводников.

При мобилизации, для укомплектования лодок по штатам военного времени, людей требовалось не очень много, и кадров, подготовленных в мирное время, хватало с избытком.

Главная трудность в дальнейшем комплектовании команд подлодок началась с увеличения числа гибнущих лодок и вступлением в строй новых. Эта трудность заключалась в отсутствии планомерной программы подводного судостроения, невозможности заранее предвидеть потери подлодок, а отсюда — и количество необходимых кадров.

При полной неподготовленности к подводной войне в широком масштабе подготовка личного состава для комплектования подлодок оказалась одним из наиболее трудных дел.

С начала войны школа подводного плавания была сформирована. Пришлось в условиях военной обстановки, при ограниченных средствах, создавать заново огромный обучающий аппарат.

Прежде всего были возобновлены курсы для комсостава со сроком обучения в 3 месяца, причем на эти курсы для подготовки строевого состава брались только минные специалисты.

Подготовка других специалистов происходила в учебном отряде, впоследствии — в специальном дивизионе подлодок со сроком обучения в 3 месяца.

Но для быстро растущего числа учеников не стало хватать средств обучения (как самих лодок, так и вспомогательных средств). Кроме того, подготовку кадров подводников сильно тормозили колебания в политике ведения подводной войны. И только с началом неограниченной подводной войны и лишь с образованием Управления подводного плавания (в декабре 1917 г.) дело несколько улучшилось и морское министерство стало уделять достаточно внимания подготовке кадров.

По словам Михельсена¹, отсылаемый на действующие подлодки личный состав был в громадном большинстве

¹ Михельсен, Подводная война.

достаточно обучен и подготовлен. Аварии и поломки от неумелого обращения с механизмом хотя и имели место, но никогда не выводили подлодки из строя, как это случалось при поломках механизмов из-за недоброкачественного материала.

С появлением новых противолодочных средств и новых типов подлодок, что требовало введения специальных курсов, подготовка кадров усложнилась, тем более, что пришлось иметь дело с призванными из запаса, а под конец войны — и с новобранцами.

За все время войны курсы комсостава сделали 9 выпусков (при 3-месячном сроке обучения) по 140 человек (27 командиров, 55 вахтенных начальников и 58 инженеров-механиков). Они заполняли вакансии на вступавших в строй лодках, численность которых в среднем была около 9 в месяц.

С подготовкой специалистов дело обстояло хуже. Все старшины проходили нормальный курс либо в учебном отряде, либо учились на действующих подлодках, но рядовой состав не успевал проходить теоретическое обучение, и около 20% зачислялось на действующие лодки без специальной подготовки. Этот недостаток в подготовке кадров выправлялся тренировкой команд при пробных погружениях и посылкой этих людей на испытываемые подлодки.

Наиболее трудным и ответственным делом была подготовка командиров подлодок.

Принятая схема движения личного состава из учебного отряда на действующие подлодки, а с них на строящиеся, относится также и к командным кадрам. Перед назначением на должность командира подлодки офицер должен был иметь плавательный стаж на лодке и участвовать в нескольких боевых операциях. От него требовалась сдача практического экзамена по управлению лодкой и проведение показательной торпедной атаки при школе подводного плавания.

К концу войны командиров лодок пришлось назначать из лиц с сравнительно небольшим практическим стажем, который восполнялся предварительной практической тренировкой под руководством опытных командиров.

Практиковавшиеся посылки кандидатов в командиры в боевой поход со старым опытным командиром пришлось в конце войны отменить. Молодые командиры должны были принимать участие в испытании новых лодок и в ряде специальных упражнений перед выходом в операцию.

Недостаток комсостава, вследствие усиленного строительства подлодок, вынудил снизить требования к подготовке и отбору командиров подлодок и отменить дублирование командиров в боевых операциях.

Введение союзниками системы конвоев, вызвавшей изменения в методах атак подлодок, потребовало внесения в курс обучения практических атак на охраняемые торговые суда.

К 1 сентября 1918 г. школа, кроме 20 постоянных учебных лодок и около 20 временных, находившихся в стадии испытаний, имела еще следующие суда: корабль-мишень (крейсер *Штеттин*), базу *Метеор*, 1 водолазный пароход, 2 транспорта, 1 конвой, состоящий из 12 пароходов, 3 старых миноносца и 4 рыбацких парохода, 17 старых миноносцев и лодки типа А. Всего около 80 судов¹.

Для обучения команд к отряду были причислены: 4 судна-базы, 6 миноносцев и около 10 подлодок.

Кроме того, к подводному плаванию был причислен спасательный отряд, в который входили: пароходы *Циклоп*, *Вулкан*, 1 миноносец и 4 сторожевых судна.

Численность личного состава школы достигала 6 066 чел., превышая личный состав действующих подлодок с их штабами.

В момент объявления войны личный состав подводного плавания состоял из 1 400 чел., в том числе на подлодках находилось 447 чел.

К 1 сентября 1918 г. на действовавших 140 подлодках состояло 5 467 чел., а за время войны погибло 5 132 чел. За это время поступило пополнение 9 852 чел.

Эта горсть людей имела однако очень большое значение и связывала силы противника, превышающие ее во много раз.

¹ М и х е л ь с е н, Подводная война.

31. Общая численность германских подлодок во время войны

Адмирал Капелле, сменивший в 1916 г. Тирпица и занимавший пост морского министра до 1918 г., давая показания в комиссии рейхстага, которая расследовала причины поражения Германии, сообщил, что в период войны были заключены контракты на постройку 810 лодок.

Причем из этих 810 подлодок 372 были закончены, вооружены и укомплектованы. В свою очередь из них 203 лодки были исключены из списков, так как 178 лодок погибли, 14 были взорваны самими немцами при оставлении фландрских и австрийских баз, 2 лодки интернированы, 5 переданы Австрии и Болгарии и 4 разобраны.

Ко времени заключения перемирия в германских и нейтральных портах было 169 лодок, 266 лодок строились на германских верфях и на 212 лодок были заключены контракты на постройку.

Таким образом, в период войны из списков исключены 203 подлодки, а к концу войны действующих лодок осталось лишь 169. Значит, всего действовали 372 лодки. Если отбросить 28 лодок, бывших уже к началу войны, то количество построенных лодок за время войны будет равняться 344.

В то же время 226 подлодок были начаты постройкой, но не закончены и 212 лодок заказаны, но не начаты постройкой. Другими словами, к концу войны 438 лодок были еще не готовы.

Из всего этого мы можем сделать заключение — постройка лодок на 141 шт. превышала их гибель (344—203).

	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.	Итого
Построено	11	52	108	87	86	344
Исключено из списков	5	20	25	72	81	203

32. Развитие методов противолодочной борьбы

Универсального средства против подлодок в период мировой войны так и не было найдено.

В течение войны изобретались, создавались и применялись самые разнообразные средства и приемы для борьбы с подлодками.

Все эти мероприятия распадались на две основные категории:

1. Защита судоходства и охрана путей.

К этой категории относятся системы конвоев, вооружение торговых судов, злоупотребление нейтральным флагом, патрулирование путей, траление выходов и фарватеров и, наконец, воспроизводство потопленного тоннажа.

2. Активные действия против подлодок.

Сюда входят мероприятия наступательного характера:

а) уничтожение подлодок в море;

б) преграждение выхода подлодкам из баз;

в) бомбардировка и закупорка самих баз подлодок.

Защита торговли и охрана путей были вначале главнейшей заботой морского командования, и лишь с введением системы конвоев перешли к наступательным действиям против подлодок.

Конвойная система потребовала ускорения постройки огромного количества эсминцев и крейсеров, а непрерывное патрулирование и траление — привлечения около 5 тыс. вспомогательных судов с командами в 250 тыс. чел.

Постепенное вооружение торговых судов потребовало 13 тыс. орудий и 65 тыс. чел. артиллерийской прислуги.

Важнейшим наступательным оружием против подлодок, кроме артиллерии и торпед, явились глубинные противолодочные бомбы и массовые минные заграждения. Изобретение акустических приборов, гидрофонов, положило начало подводной сигнализации и явилось важнейшим подспорьем в борьбе с подлодками.

Гидрофоны устанавливались, как и радиостанции, на берегу и на судах. Они позволяли обнаруживать пребывание подлодки в погруженном состоянии в данном районе и точно определить ее место.

Поэтому на каждой германской лодке, до вступления ее в строй, устанавливалась такая скорость вращения винтов, при которой производился бы наименьший шум.

В связи с появлением новых средств противолодочной борьбы были созданы новые типы судов: патрульные, сторожевые (Р. В. — Patrol Boots), моторные суда (С. М. В. — Coastal Motor Boots) и специальные истребители подлодок (Subchasers).

Из сотен этих судов, снабженных гидрофонами и глубинными бомбами, формировались «охотничьи» флотилии для поисков и уничтожения подлодок в море.

С изобретением мин с антеннами явилась возможность постановки массовых глубоководных минных заграждений с целью воспрепятствовать выходу подлодок из баз, а затем вообще из Северного моря. Таковы заграждения Гельголандской бухты, Дуврского пролива и Великое северное заграждение. Для них потребовалось более сотни тысяч мин и огромное число судов для постановки и дозора.

Непрерывная бомбардировка баз подлодок с моря и с воздуха вызвала применение мониторов с крупной артиллерией и бомбардировочной авиации.

Воздушные силы в последнее время войны принимали широкое участие в противолодочной борьбе. Дирижабли сопровождали конвои, обследовали все важнейшие фарватеры.

Самолеты обнаруживали минные заграждения. Масляные пятна, указывавшие на присутствие подлодки, немедленно забрасывались бомбами.

В Канале одновременно держались 6—8 воздушных кораблей. Около 2 тыс. воздушных аппаратов было занято противолодочной борьбой.

Наконец, сами подлодки оказались в числе опасных врагов себе подобных.

Из всех противолодочных средств к концу войны заняли главнейшее место: конвои, охотничьи флотилии и глубоководные минные заграждения.

Совокупность противолодочных средств показывает, какие несоизмеримо огромные силы и средства нужны для борьбы с подводной опасностью. К этому надо добавить, что, кроме 65 тыс. чел. для обслуживания пушек на торговых судах, в одной Англии для комплектования, вооружения, снабжения, постройки сторожевых судов, постройки судов взамен потопленных было привлечено 700 тыс. чел.,

которые прямо или косвенно были отвлечены с сухопутного фронта.

33. Общие потери подлодок, торгового тоннажа и военных судов, потопленных германскими подлодками

Эффективность применения противолодочных средств можно заметить по следующей таблице ¹ гибели германских подлодок:

Годы	Мины	Глубинные бомбы	Горелые подлодки	Артиллерия	Таран	Суда-ловушки	Воздушные силы	Сети	Травы	Несчастные случаи	Случаи в плен	Неизвестные причины	Всего
1914..	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	5
1915..	3	—	3	2	5	3	—	—	1	1	—	1	19
1916..	6	2	2	3	—	2	—	2	2	1	1	1	22
1917..	14	12	8	5	3	5	6	3	1	2	—	4	63
1918..	18	24	6	6	5	2	—	1	1	1	—	5	69
Итого.	44	38	19	16	15	12	6	6	5	5	1	11	178

Из этих 178 лодок погибло 62 типа *U*, 64 типа *UB* и 52 типа *UC*.

Потопленный же германскими подлодками тоннаж выражался в следующей таблице:

Потоплено тоннажа германскими подлодками		
Годы	Число судов свыше 100 т	Тоннаж (регистр. тонны)
1914	162	372 277
1915	726	1 438 173
1916	1 187	2 328 688
1917	2 734	6 350 362
1918	1 052	2 744 172
Всего ..	5 861	13 233 672

¹ Gibson and Prendergast, The german Submarine War 1914—1918.

Тоннаж, потопленный германскими подлодками в течение войны, приблизительно равен всему торговому тоннажу, имевшемуся в Англии перед войной (схема 15).

Германскими подлодками потоплено следующее число боевых судов: 10 линкоров, 20 крейсеров, 31 эсминец, 3 канонерских лодки, 6 минных заградителей, 3 монитора, 10 подлодок, 22 вспомогательных крейсера, 34 тральщика и сторожевых судна, 16 судов-ловушек, 1 база подлодок¹. Всего 156 судов.

¹ Gibson and Prendergast, The german Submarine War 1914—1918.

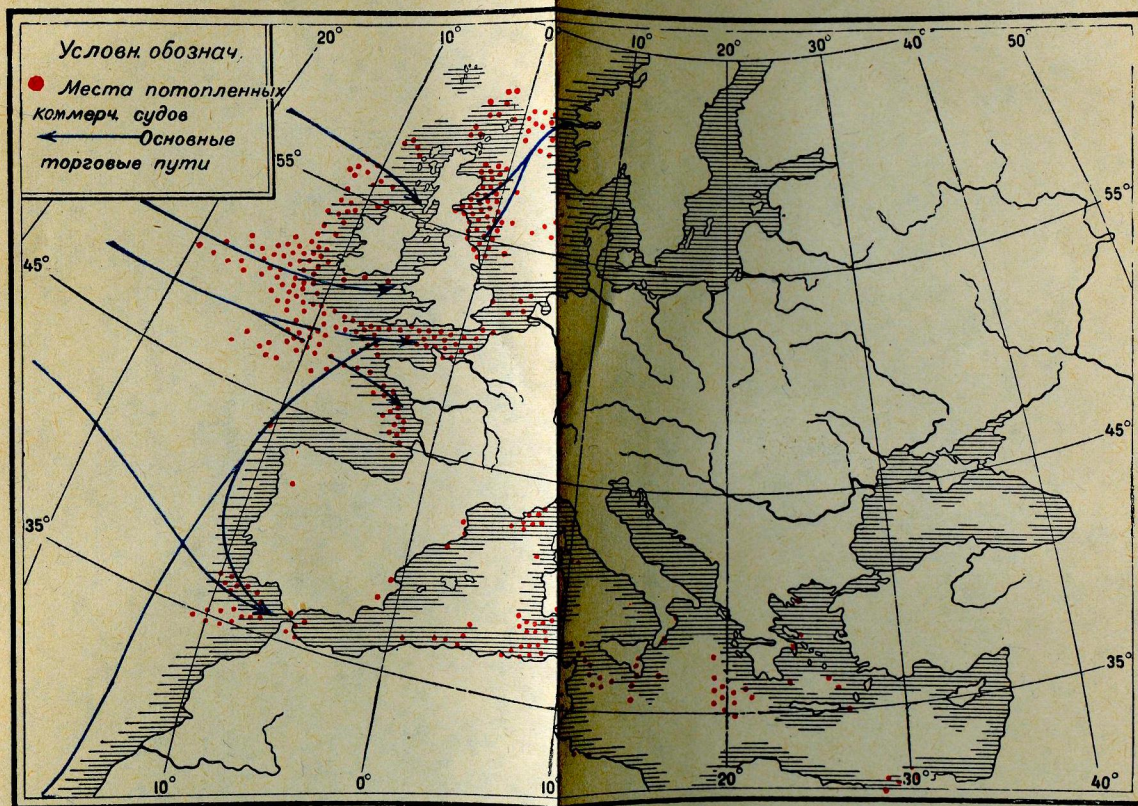


Схема 15. Места потопления коммерческих судов в империалистическую войну

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Выводы о развитии методов ведения операций подлодками во время мировой войны

Только изучая весь ход и результаты мировой империалистической войны и подводной войны, можно понять, почему неограниченная подводная война не оправдала тех надежд, которые возлагала на нее Германия. Отметим здесь важнейшие обстоятельства.

В о - п е р в ы х. Германский подводный флот проявил большую изощренность в своих пиратских действиях, но обнаружил гораздо меньшее искусство в оперативной области и в совместных действиях с надводным флотом.

В о - в т о р ы х. Подводная блокада Англии, обострившая отношения Германии с нейтральными странами, главным образом с США, была начата при явно недостаточном количестве средств.

В - т р е т ь и х. «Выгодное» время для начала неограниченной подводной войны, в начале 1916 г., — когда у Антанты не было противолодочных средств и США еще не были готовы к войне, — Германией было упущено.

В - ч е т в е р т ы х. Германия запоздала с развертыванием усиленного планомерного строительства подлодок. В соответствии с этим, с началом неограниченной подводной войны было упущено время для разработки плана комплектования и обучения личного состава подводного флота.

Это дало возможность Антанте своевременно подготовить противолодочные средства, без особенного противодействия Германии воспользоваться помощью США и беспрепятственно перевозить свои войска.

Несвоевременное развертывание строительства подлодок сильно сказалось на операциях 1917—1918 гг., когда,

ввиду недостаточной численности лодок, последних не хватало для атак на войсковые перевозки союзников, а также для пополнения потерь.

В - п я т ы х. Расчеты германского командования «поставить Англию на колени» в течение шести месяцев оказались ошибочными. Хотя расчет на ежемесячное потопление тоннажа (600 тыс. т) оправдался, но непредвиденные темпы и размеры американской помощи привели к тому, что Германии пришлось иметь дело не с английским, а с централизованным мировым тоннажем.

В - ш е с т ы х. Германия не учла тех темпов и размаха, которые при помощи США получило массовое производство основных противолодочных средств, позволивших союзникам применять новые методы борьбы с подлодками.

В результате постройка и возмещение тоннажа превысили размеры тоннажа, топимого подлодками, а постройка подлодок перестала превышать потери, что знаменовало собой кризис и дальнейшее снижение успехов боевой деятельности подлодок.

Объединенные усилия союзников, при полном экономическом подавлении нейтральных стран, а также при недостаточном воспроизводстве германских лодок и осложнении внутреннего положения Германии, привели к уменьшению потерь союзного тоннажа и к увеличению потерь германских подлодок.

Этот перелом, в силу сложности методов и средств подводной борьбы, постепенного возрастания их у одной стороны и истощения у другой, произошел не сразу.

Трудно установить какой-то момент, день победы союзников на море. Это была скорее не победа, а временное превосходство противника, обусловленное всей политической и экономической ситуацией воюющих и нейтральных стран, а также положением воюющих государств на море и на суше.

Однако, несмотря на громадное численное и качественное развитие противолодочных средств, активная деятельность сравнительно небольшого числа подлодок не была полностью парализована.

Развитие противолодочных средств постепенно привело к изменению методов ведения подводной войны.

Вооружение торговых судов сделало последние опасными для подлодок и заставило подлодки атаковать их торпедами с более близких дистанций и в погруженном состоянии, ограничив число жертв наличием торпед.

Но этот метод атаки в свою очередь сделал вооружение торговых судов бесполезным. Ни одна лодка не была потоплена артиллерией вооруженных торговых судов.

Увеличение прибрежных дозоров и патрульных флотилий, развитие воздушных сил вынудили подлодки действовать в открытом море и лишь ночью оперировать в прибрежных водах. Это заставило создавать новейшие типы лодок, способных выдерживать длительные плавания.

Большие германские подлодки могли держаться в море месяц и более. А подводные крейсера водоизмещением 1 500 т вынесли подводную войну в океан, вплоть до берегов Америки.

Суда-ловушки в эту эпоху уже изжили себя.

Подлодки стали действовать против всех торговых судов, так как каждое из них было предложено рассматривать как судно-ловушку.

Наоборот, в борьбе с подлодками возымели успех подлодки же, которые стали опасным врагом себе подобных.

Присутствие английских подлодок в районах действия германских вселяло чувство неуверенности и стесняло действия последних. Число германских лодок, потопленных английскими, все время возрастало.

За все время войны английскими подлодками было потоплено 19 германских лодок, а германскими подлодками были потоплены лишь 4 английские и 2 французские лодки.

Такая разница в результатах вполне понятна, так как английским подлодкам ставилась определенная задача — уничтожение лодок противника, тогда как германские подлодки преследовали свои пиратские цели уничтожения торгового и пассажирского тоннажа.

Гибель германских подлодок от английских, главным образом, имела место в тех районах, где маневрирование

немецких лодок было стеснено: на подходах к базам, на фарватерах, у маяков и пр. Бóльшая часть успешных атак была произведена на подлодки, находившиеся в надводном положении.

Как средство противолодочной борьбы подлодки достигли наилучших результатов. В пропорциональном отношении по сравнению с другими средствами они потопили наибольшее количество лодок.

Для борьбы с германскими подлодками английские подлодки использовались различными способами: в позиционной службе у берегов противника, в подводном дозоре, во взаимодействии с судами-ловушками и в конвоировании ценных транспортов. Наилучшие результаты давала атака одиночных лодок, находившихся на позиции ¹.

Сочетание воздушных патрулей с подлодками привело к тому, что германские лодки днем почти не встречались на поверхности. И, наоборот, благодаря авиации, заблаговременно обнаруживающей лодки и мешающей их дневным атакам, надводные суда почти прекратили ночные плавания и вернулись к дневным.

Если раньше торговым судам предписывалось плавать только ночью, то теперь происшедшая эволюция с трудом заставляла их убедиться в обратном.

Система конвоев и радиоуправление их движением резко уменьшили число объектов для атак подлодок и затруднили не только их поиски, но и само производство атаки. Сбитые с толку изменением маршрутов конвоев и не находя в море объектов для атаки, лодки должны были приближаться к берегам, где конвои уже «распылялись».

Увеличение морских средств за счет помощи США вскоре позволило доводить суда конвоев непосредственно до портов назначения под охраной миноносцев. При содействии США были созданы многочисленные быстроходные суда и специальные «истребители подлодок».

Усовершенствование гидрофонов и организация многочисленных флотилий из истребителей подлодок, снабжен-

¹ Подробно см. ст. Пышнова, Подводная лодка в противолодочной борьбе. «Морской сборник» № 12, 1934 г.

ных гидрофонами и противолодочными глубинными бомбами, давали возможность охотиться за подлодками, находящимися в погруженном состоянии.

В 1918 г. такие охотничьи флотилии являлись лучшим противолодочным средством, которому авиация оказывала ценное содействие. Самолеты помогали обнаруживать подлодки, указывая их приблизительное положение флотилиям истребителей, которые выслеживали их гидрофонами и атаковывали.

С приближением к берегам подлодки подвергались атакам воздушных и охотничьих флотилий.

Устройство заграждения в Дуврском проливе заставляло подлодки ходить вокруг Шотландии, на что требовалось длительное время и большое напряжение в работе команд. Заграждение Гельголандской бухты заставило подлодки ходить через Скагеррак.

Впоследствии, с постановкой Великого северного заграждения, и этот путь стал опасным и сопряженным с потерями.

Перед угрозой неограниченной подводной войны на первый план выступила забота о безопасности торгового флота, о его непосредственной защите, которая вызывала необходимость вооружения торговых судов и организации конвоев. Наступательные действия против подлодок отходили на второй план.

И только к середине 1918 г., с осуществлением при содействии США двух новых наиболее действительных противолодочных средств, союзники перешли в наступление на германские подлодки и начали преследовать их во всех морях. Этими средствами были: массовые глубоководные заграждения и массовые охотничьи флотилии с бомбами и гидрофонами.

Однако, эти противолодочные средства не мешали лодкам выходить в море. Несмотря на увеличение случаев их гибели, количество действующих лодок оставалось почти неизменным.

Все же количество потопленного ими тоннажа с каждым месяцем непрерывно уменьшалось. Это уменьшение явилось не только результатом применения противолодочных средств, но и следствием неустойчивого вну-

треннего политического и экономического положения Германии, отразившегося на боевой деятельности армии и флота и, в частности, подлодок.

Конвойная система, имевшая огромное значение в борьбе за сохранение тоннажа, в условиях подводной войны сама оказалась под угрозой надводных судов.

При этом нельзя обойти молчанием неуклонно возрастающее значение воздушных сил, без которых уже не могла обойтись ни одна операция и которые оказывали все большее влияние на результаты борьбы на море. Средства авиации в морской войне применялись во взаимодействии с надводным и подводным флотами. Самолеты находились на легких судах, на различного типа крейсерах, для них приспособлялись авиатранспорты, вмещающие от 2 эскадрилий и более.

К концу войны число французских судов, привлеченных прямо или косвенно к подводной войне, составляло 1130 единиц, в числе которых были 190 тральщиков и около 40 подлодок. Из остальных судов 760 были привлечены к охране конвоев и рыбной ловли и около 140 находились в охотничьих флотилиях.

Воздушные силы, сотрудничавшие с этими судами, состояли из 870 самолетов, 257 дирижаблей и привязных шаров и 58 судов с шарами.

В 1918 г., чтобы помешать действиям 150 германских лодок, союзники должны были собрать, кроме их боевых флотов в собственном смысле, около 5 тыс. морских судов и 2 тыс. воздушных аппаратов.

Это количество судов, противопоставляемых немецким лодкам, достаточно характеризует ту опасность, которую нужно было преодолеть союзникам.

По самой идее подводного оружия, по своим техническим свойствам подлодки не предназначались к действиям в составе эскадр — их назначение заключалось в отдельных атаках кораблей противника.

Небольшая надводная скорость подлодок, стесняющая маневренную подвижность эскадр, отсутствие надежной связи и трудности взаимного опознавания препятствовали лодкам быть составной частью эскадры.

Мысль согласовать атаки подлодок с операциями флота,

под влиянием первоначальных оглушительных успехов одиночных атак подлодок, появилась в конце 1914 г. в докладной записке Зенкера, который предлагал развертывать подлодки впереди главных сил флота, в соответствии с данными воздушной разведки, с таким расчетом, чтобы противник до встречи с флотом проходил линию подлодок, подвергаясь их атакам.

Однако, этот метод не мог быть принят и именно потому, что он не соответствовал общему плану использования главных сил флота, которые должны были ожидать ослабления флота противника действиями легких сил и подлодок.

Между тем возможность использования подлодок по плану Зенкера блестяще была доказана действиями лодок еще в первые дни войны, в первой разведывательной операции, с трехдневным движением завесы из 10 подлодок через все Северное море до линии Оркнейские острова — Ставангер. На этой линии лодки находились почти двое суток.

Эта же первая разведывательная операция подлодок доказала возможность использования их для целей разведки в море, вплоть до баз противника. Задача, не выполняемая для германского флота, была решена подлодками, хотя и не нашедшими главных сил противника по чистой случайности (была плохая видимость).

Из-за ошибочного заключения, что поиски главных сил противника не под силу техническим возможностям подлодок, такое использование лодок больше не применялось.

Но именно страх перед такими реальными возможностями подлодок заставил противника уйти из Северного моря и временно переменить базирование флота, пока главная база в Скапа-Флау не будет надежно обеспечена от вторжения подлодок. Поэтому при поисках у баз противника немецкие подлодки не обнаружили там присутствия его главных сил.

Использованию подлодок в составе эскадры препятствовали также и недостаточные и ненадежные средства связи с эскадрой.

Уходя под воду, при сближении с противником, лодки утрачивали бы всякую связь с надводными кораблями.

Слабость лодки в надводном положении, по сравнению с надводными судами, и ее малый подводный ход вынуждали лодку занимать позицию в определенном районе, с целью атаки проходящих мимо кораблей противника.

Таким образом, задачи разведки и атаки решались как одиночными лодками, так и группами путем поиска и патрулирования в районе, где предполагалось движение противника.

Такой метод использования подлодок применялся как в отношении боевых кораблей, так и торговых судов.

Районами действия подлодок вначале были районы своих баз, баз противника и узкости (Канал, устье Финского залива); районами же действия против торговых судов были узлы морских путей, наиболее оживленные прибрежные торговые пути и подходы к западным берегам Англии.

Мысль о взаимодействии подлодок с надводными силами возникла в связи с операциями легких сил, крейсеров и миноносцев. Это породило метод наведения неприятельских сил, преследующих германские крейсера, на подлодки, расставленные на вероятных путях противника. Но в силу недостаточного количества подлодок, отсутствия связи и малого подводного хода, а затем появления воздушных сил противника этот метод был оставлен.

С началом подводной блокады Англии и объявления опасной зоны вокруг британских островов германские подлодки, уходя в назначенные районы, оставались там по неделе и более, переходя из одного района в другой и сменяя друг друга. В этот период атаки подлодками торговых судов ограничивались различными условиями призового права. Этот метод ведения ограниченной подводной войны, будучи в полном противоречии со свойствами самого оружия, самих подлодок, не дал положительных результатов.

Когда направление движений германского флота достаточно определилось, англичане стали держать постоянные линии завес подлодок у Хорнс-Рифа и Тершеллинга.

Со вступлением Шеера в должность командующего флотом и с возобновлением активности германского линейного флота в Ютландском бою возобновились попытки наведе-

ния английского флота на германские подлодки, расположенные в большом количестве у английских баз. Вместе с тем подлодкам стало поручаться и ведение разведки.

Этот метод взаимодействия лодок с флотом дал крайне неудовлетворительные результаты, вследствие неудачного расположения лодок — в слишком большой близости к неприятельским базам — и вследствие недостатков связи, хотя уже делались попытки управления лодками с берега.

Дальнейшее развитие взаимодействия лодок с флотом получило в операции 19 августа 1916 г., где были применены управляемые подвижные завесы подлодок, выдвинутые на пути движения неприятельского флота.

В планах Шеера намечалось дальнейшее развитие этого метода, но оно было прервано неограниченной подводной войной. План 24 октября 1918 г. также не получил своего осуществления.

Английское командование в операции 19 августа 1916 г. пыталось применить метод совместных действий лодок с флотом в предполагаемом районе боя, к чему уже делались приготовления с конца 1915 г. в расчете на использование нового типа эскадренных подлодок, наиболее быстроходных из дизельных лодок. Сформированная из них 11-я флотилия базировалась на Блайт, вблизи намечавшегося района боя.

В силу сложившейся обстановки Джеллико не решился на такую попытку использования лодок, но англичане продолжали разрабатывать новые типы эскадренных лодок, хотя последующий тип *K* и не дал удовлетворительных результатов.

Проблема создания эскадренной лодки, способной действовать в составе эскадры на всем протяжении операции, осталась нерешенной в течение всей мировой войны.

В период неограниченной подводной войны основным методом ведения операций подлодками являлось патрулирование в прибрежных водах и ограниченных районах группами в 3—5 и до 8 лодок, повидимому, находившимися в связи друг с другом. Кроме того, проводилось крейсерство в отдаленных районах — на океанских путях.

Это обуславливалось, с одной стороны, развитием новых типов подлодок (подводных крейсеров) и улучшением прежних, с другой стороны — мерами противодействия противника.

Атаки торговых судов в этот период производились без всяких стеснений, налагавшихся соблюдением призового права, в то же время они затруднялись быстрым нарастанием разнообразных средств и приемов противолодочной борьбы. Изменение методов ведения операции против морской торговли, главным образом, зависело от введения каждого нового средства или массирования прежних.

Особенно крупное значение приобрело обеспечение выходов подлодок. Если раньше операции подлодок ставились в зависимость от операции флота, то теперь весь флот обслуживал подлодки.

Система конвоев в большой степени затруднила для подлодок поиски и атаку судов противника, но развитие воздушных сил и взаимодействие их с подводными лодками и быстроходными надводными крейсерами создавали в будущем немалую угрозу и конвоям.

Борьба подлодки с противолодочными средствами не кончилась.

Мировая война дала мощный толчок к развитию того и другого оружия.

2. Развитие подводного оружия в послевоенный период

Мировая империалистическая война оставила в наследство подлодки, главным образом, двух категорий:

1) лодки малого водоизмещения от 420 до 570 *т*, имевшие назначение действовать в прибрежных водах, своих или неприятельских; к ним относятся лодки местной или береговой обороны, германские подводные заградители *UC* и английские истребители подлодок *R*;

2) лодки большого водоизмещения: от 1 120 до 1 950 *т*, к которым относятся германские подводные крейсера с районом плавания до 13 тыс. миль; английские — типа *M* — мониторы, вооруженные одной 305-мм пушкой; ан-

глийские типа *K* с 24-узловым ходом и американские типа *T* с 20-узловым ходом (нечто вроде «эскадренных» лодок).

Японские подлодки были также двух категорий по водоизмещению в 485 и 700 т, имевшие одинаковое вооружение, но различную дальность плавания.

В течение мировой войны немцы не гнались за увеличением подводного хода лодок, так как имели главной целью борьбу против морской торговли. В общем подводный ход всех лодок не превышал 10—11 узлов.

Английский тип эскадренной лодки (*K*) с 24-узловым надводным ходом оказался неудачным, равно как и «монитор» (*M-3*) с 305-мм пушкой, переделанный впоследствии в заградитель.

Таким образом, развитие подводного судостроения в мировую войну не достигло разрешения проблем эскадренных лодок и управления лодками с увеличением водоизмещения свыше 1 500 т.

«Следует считать безошибочным решение назначать подлодки для нападения на неприятельский флот во время его выступления или применять их во время самого боя как средство значительно увеличить свои наступательные силы. Это положение следует считать основным при дальнейшем развитии этого рода морского оружия.

Однако, германский флот не пришел к такому заключению в 1916 и 1918 гг., ибо для такого использования, по мнению командования, встретились серьезные технические затруднения, причем одним из них являлся малый подводный ход. Также и в ближайшее время вопрос о применении эскадренных подлодок будет находиться в зависимости от технических возможностей подлодок.

Пока не будет найден новый источник энергии для увеличения подводной скорости, до тех пор конструкторы будут стоять перед разрешением двух противоположных задач: с одной стороны, «увеличение скорости, большой район плавания, хорошие морские качества, с другой, — хорошее управление, что присуще лодкам малого водоизмещения»¹.

¹ Шпиндлер, Морское обозрение, 1928 г.

Опыт командиров германских подводных крейсеров говорит против принципа постройки больших подлодок, потому что управление на подлодке слишком большого водоизмещения весьма затруднительно. Очень затруднительна и атака под перископом, так как при погружении германских подводных крейсеров обнаружилась плохая остойчивость, бывали случаи, когда дифферент на нос доходил до 55° и требовал для своего выпрямления значительного времени.

Французский инженер, член французской Академии, строитель подлодок Лебёф, критикуя в 1923 г. решение строить 4 подводных крейсера в 2 400 *т* по примеру Англии, строившей подлодку *X-1* в 2 780 *т*, и Америки, строившей 3 подлодки типа *V* по 2 114 *т*, также высказывался против постройки лодок большого тоннажа, особенно для флота Франции¹, принимая во внимание, что задачи французского флота совсем иные, чем английского и американского.

Оборона берегов метрополии и обеспечение сообщения с Северной Африкой, по мнению Лебёфа, не требуют лодок водоизмещением свыше 700 *т*. Германские лодки такого водоизмещения совершали переход из Вильгельмсхафена в Каттаро.

Для обороны же колоний, Индо-Китая и Мадагаскара, по мнению Лебёфа, могут понадобиться и большие подлодки, но при теперешней обстановке подлодки свыше 1 100 *т* для Франции бесполезны.

Лебёф считает также, что в техническом отношении командиру, который должен единолично выполнять обязанности штурмана, минера и артиллериста, трудно управляться даже на подлодке в 800 *т*. Подлодка же в 2 400 *т* имеет большую инерцию, погружается очень медленно, имеет большую циркуляцию, что очень неудобно для производства атаки.

¹ Французская программа подводного судостроения предусматривала постройку в первую очередь 6 лодок по 1 100 *т* и 6 лодок по 600 *т*. Вторая часть программы включала 4 подводных крейсера по 2 400 *т* и 30 лодок по 1 100 *т*.

В течение войны изобретались, создавались и применялись самые разнообразные средства и приемы для борьбы с подлодками.

Все эти мероприятия распадалось на две основные категории:

1. Защита судоходства и охрана путей.

К этой категории относятся системы конвоев, вооружение торговых судов, злоупотребление нейтральным флагом, патрулирование путей, траление выходов и фарватеров и, наконец, воспроизводство потопленного тоннажа.

2. Активные действия против подлодок.

Сюда входят мероприятия наступательного характера:

- а) уничтожение подлодок в море;
- б) преграждение выхода подлодкам из баз;
- в) бомбардировка и закупорка самих баз подлодок.

Защита торговли и охрана путей были вначале главнейшей заботой морского командования, и лишь с введением системы конвоев перешли к наступательным действиям против подлодок.

Конвойная система потребовала ускорения постройки огромного количества эсминцев и крейсеров, а непрерывное патрулирование и траление — привлечения около 5 тыс. вспомогательных судов с командами в 250 тыс. чел.

Постепенное вооружение торговых судов потребовало 13 тыс. орудий и 65 тыс. чел. артиллерийской прислуги.

Важнейшим наступательным оружием против подлодок, кроме артиллерии и торпед, явились глубинные противолодочные бомбы и массовые минные заграждения. Изобретение акустических приборов, гидрофонов, положило начало подводной сигнализации и явилось важнейшим подспорьем в борьбе с подлодками.

Гидрофоны устанавливались, как и радиостанции, на берегу и на судах. Они позволяли обнаруживать пребывание подлодки в погруженном состоянии в данном районе и точно определить ее место.

Поэтому на каждой германской лодке, до вступления ее в строй, устанавливалась такая скорость вращения винтов, при которой производился бы наименьший шум.

В связи с появлением новых средств противолодочной борьбы были созданы новые типы судов: патрульные, сторожевые (Р. В. — Patrol Boats), моторные суда (С. М. В. — Coastal Motor Boats) и специальные истребители подлодок (Subchasers).

Из сотен этих судов, снабженных гидрофонами и глубинными бомбами, формировались «охотничьи» флотилии для поисков и уничтожения подлодок в море.

С изобретением мин с антеннами явилась возможность постановки массовых глубоководных минных заграждений с целью воспрепятствовать выходу подлодок из баз, а затем вообще из Северного моря. Таковы заграждения Гельголандской бухты, Дуврского пролива и Великого северного заграждение. Для них потребовалось более сотни тысяч мин и огромное число судов для постановки и дозора.

Непрерывная бомбардировка баз подлодок с моря и с воздуха вызвала применение мониторов с крупной артиллерией и бомбардировочной авиации.

Воздушные силы в последнее время войны принимали широкое участие в противолодочной борьбе. Дирижабли сопровождали конвой, обследовали все важнейшие фарватеры.

Самолеты обнаруживали минные заграждения. Масляные пятна, указывавшие на присутствие подлодки, немедленно забрасывались бомбами.

В Канале одновременно держались 6—8 воздушных кораблей. Около 2 тыс. воздушных аппаратов было занято противолодочной борьбой.

Наконец, сами подлодки оказались в числе опасных врагов себе подобных.

Из всех противолодочных средств к концу войны заняли главнейшее место: конвой, охотничьи флотилии и глубоководные минные заграждения.

Совокупность противолодочных средств показывает, какие несоизмеримо огромные силы и средства нужны для борьбы с подводной опасностью. К этому надо добавить, что, кроме 65 тыс. чел. для обслуживания пушек на торговых судах, в одной Англии для комплектования, вооружения, снабжения, постройки сторожевых судов, постройки судов взамен потопленных было привлечено 700 тыс. чел.,

которые прямо или косвенно были отвлечены с сухопутного фронта.

33. Общие потери подлодок, торгового тоннажа и военных судов, потопленных германскими подлодками

Эффективность применения противолодочных средств можно заметить по следующей таблице ¹ гибели германских подлодок:

Годы	Мины	Глубинные бомбы	Торпеды подлодок	Артиллерия	Таран	Суда-ловушки	Воздушные силы	Сети	Трамы	Несчастные случаи	Слаба в плен	Неизвестные причины	Всего
1914..	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	5
1915..	3	—	2	2	5	3	—	—	1	1	—	1	19
1916..	6	2	3	—	—	2	—	2	2	1	1	1	22
1917..	14	12	8	5	3	5	6	3	1	2	—	4	63
1918..	18	24	6	6	5	2	—	1	1	1	—	5	69
Итого.	44	38	19	16	15	12	6	6	5	5	1	11	178

Из этих 178 лодок погибло 62 типа *U*, 64 типа *UB* и 52 типа *UC*.

Потопленный же германскими подлодками тоннаж выражался в следующей таблице:

Потоплено тоннажа германскими подлодками		
Годы	Число судов свыше 100 т	Тоннаж (регистр. тонны)
1914	162	372 277
1915	726	1 438 173
1916	1 187	2 328 688
1917	2 734	6 350 362
1918	1 052	2 744 172
Всего ..	5 861	13 233 672

¹ Gibson and Prendergast, The german Submarine War 1914—1918.

Тоннаж, потопленный германскими подлодками в течение войны, приблизительно равен всему торговому тоннажу, имевшемуся в Англии перед войной (схема 15).

Германскими подлодками потоплено следующее число боевых судов: 10 линкоров, 20 крейсеров, 31 эсминец, 3 канонерских лодки, 6 минных заградителей, 3 монитора, 10 подлодок, 22 вспомогательных крейсера, 34 тральщика и сторожевых судна, 16 судов-ловушек, 1 база подлодок¹. Всего 156 судов.

¹ Gibson and Prendergast, The german Submarine War 1914—1918.

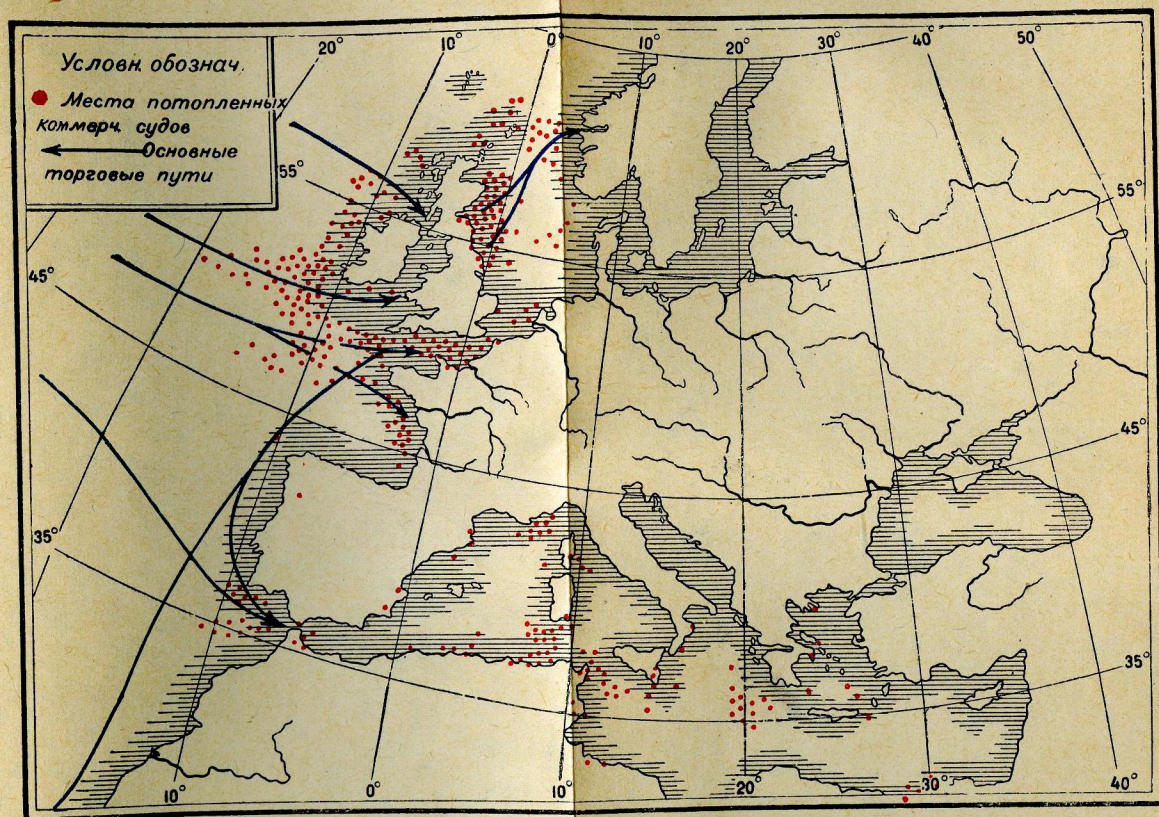


Схема 15. Места потопления коммерческих судов в империалистическую войну