

Корбетт Джулиан Стаффорд

**Операции английского флота в Мировую
войну**

Том 4

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Д42

Д42 **Джулиан Стаффорд К.**
Операции английского флота в Мировую войну: Том 4 / Корбетт Джулиан Стаффорд – М.: Книга по Требованию, 2024. – 430 с.

ISBN 978-5-519-90296-0

ISBN 978-5-519-90296-0

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Настоящий IV-й том „Операций английского флота в мировую войну“ охватывает период войны на море после Ютландского боя. Автором первых трех томов был известный морской историк и теоретик „доктрины владения морем“ Ю. Корбетт, умерший в конце 1922 г., едва успев закончить описание Ютландского боя. Жизнь Ю. Корбетта прервалась, пожалуй, в самый подходящий для него момент, т. е. после того, как ему удалось изложить историю того этапа империалистической войны на море, когда обе воюющие стороны, в частности Англия, делали еще попытки закрепить или приобрести „владение морем“ старыми, прославленными им же, методами, — в первую очередь, путем генерального боя линейных флотов.

На долю нового автора Г. Ньюболта выпала „менее благодарная“ и надо сказать, более сложная задача — дать историю второго акта войны на море (по заявлению автора, Ютландским боем кончился первый акт морской войны), который велся новыми средствами и новыми методами. Сам автор полусерьезно, полуиронически утверждает, что период „крупных морских операций“, крупных по прежним понятиям, миновал.

Несмотря на то, что Ньюболту пришлось описать этот новый акт войны, протекавший при новых условиях и в новой обстановке, исключительно тяжелой для Англии, — он, в смысле характера изложения, целиком подражает своему предшественнику, выступая стопроцентным адвокатом британского Адмиралтейства и правительства: все, что решило или сделало Адмиралтейство — все так и должно было быть; все, что сделали противники — все это было не так, как нужно; О союзниках Ньюболт говорит обычно с легким пренебрежением.

Содержанием настоящего тома в основном является изложение двух систем блокад — германской и британской; все другие операции, а также политика противника, были так или иначе подчинены целям лучшего осуществления блокады.

Весь труд представляет значительный практический интерес, особенно в части подводной войны и борьбы с подводными лодками. Обращая внимание читателей на описание этих действий на море, мы считаем необходимым дать более

правильную оценку тех событий, где казенный субъективизм автора слишком бросается в глаза.

В первой главе — „После Ютландского боя“ — автор подводит итоги как самого боя, так и той широкой дискуссии, которая была поднята вокруг боя, особенно после войны. Сам Ютландский бой освещен достаточно подробно в морской литературе — в том числе и в нашей, — поэтому нет особой необходимости лишний раз на нем останавливаться.

Не разделяя взглядов ряда авторов и „толкователей“ Ютландского боя, мы разберем лишь узловые его моменты, беря за основу первую главу настоящего труда.

В своих выводах Ньюболт говорит: „С стратегической точки зрения результаты Ютландского боя могут быть суммированы следующим образом: адм. Шеер не смог выполнить поставленной себе задачи: отрезать и уничтожить часть передовых сил английского флота ему не удалось и он неожиданно встретился со всем Гранд-Флитом. Шеер сумел, хотя и не дешево, вырваться из сетей, в которые он чуть было не попал, но в то же время германскому главнокомандующему удалось перед боем с нашими главными силами и после этого боя нанести английскому флоту гораздо более серьезные потери, чем он мог предполагать. Появление адм. Джеллико было полной неожиданностью для противника, при чем английский главнокомандующий своим удачным маневрированием поставил германский флот в тяжелое положение. Окончательный результат боя резко подчеркнул превосходство Гранд-Флита, во-первых, как боевой силы вообще, во-вторых, как оборонительного средства против вторжения и, наконец, как орудия блокады. Господство в Северном море осталось в наших руках и всякие опасения, что оно может быть ослаблено или вырвано у Англии, окончательно отпали“ (стр. 6 и 7).

С этими стратегическими выводами автора целиком согласиться нельзя. Совершенно верно, что Шеер не смог выполнить поставленной себе задачи — уничтожения части Гранд-Флита, но верно и то, как правильно указывает автор, что перед боем с главными силами английский флот основательно пострадал. Это последнее утверждение есть ничто иное, как признание частичного выполнения Шеером поставленных ему задач. В конечном итоге, Флот Открытого моря, имея перед собой главные силы англичан, должен был выйти из боя и укрыться в свои базы. Что со стороны Гранд-Флита не было серьезных попыток отрезать путь отступления Шееру, автор разумеется обходит молчанием. Понутно надо отметить хорошо поставленную у англичан, как во время Ютландского боя, так и в последующих операциях агентурную и радиоразведку, что в значительной степени способствовало „успеху“ боя.

Таким образом, стратегические выводы Ньюболта до известной степени правильны; не верно только его утверждение, что господство в Северном море осталось за англичанами и что окончательно отпали опасения, что оно может быть у них вырвано.

Какое это господство, когда германский Флот Открытого моря мог попрежнему выходить (и выходил) в море, когда подводные лодки оперировали не только в Северном море, но выходили и в океан; когда вспомогательные крейсера прорывали блокаду и выходили в „корсарство“, когда эсминцы совершали нападения на Дуврский патруль и когда немцы продолжали ставить минные заграждения в различных районах Северного моря, объявленного ими же еще в 1915 г. опасной для плавания зоной? В другом месте сам же автор утверждает, что в южной части Северного моря фактически господствовали немцы. Ютландский бой никакого господства на Северном море не дал ни англичанам, ни немцам. Единственно, о чем можно говорить — это о том, что Ютландский бой был по существу последней попыткой в борьбе за „господство на море“ линейными флотами. Ютландский бой был переломным моментом именно в этом смысле. После Ютландского боя линейные корабли были превращены в стратегический резерв и спокойно стояли на якорях в Вильгельмсгафене и Скапа-Флоу, а вся тяжесть морской войны была переложена немцами на подлодки, а англичанами и союзниками на дрейфтеры, тральщики, сторожевые корабли, вооруженные пароходы и буксиры, на минные флотилии и частично на легкие крейсера. Про операции этого суррогатного флота и пришлось главным образом повествовать Ньюболту.

„Ни та, ни другая сторона“, пишет Ньюболт, „более не ждала решения от столкновения обоих флотов; противники стояли перед лицом новой борьбы, которая должна была закончиться фатально для одного из них“.

„Рядом последовательных удачных операций“, докладывал Шеер императору Вильгельму, „неприятелю могут быть нанесены тяжелые потери, но нет никакого сомнения, что даже самый удачный результат эскадренного боя не заставит Англию пойти на мир. Минусы нашего географического положения и громадное превосходство в силах противника не позволят нам побороть блокады. Скорый и победоносный конец войны может принести только сокрушение экономической жизни Англии при посредстве подводных лодок, действующих против английской торговли“.

С этими правильными в основном выводами нельзя не согласиться.

Для нас более интересны тактические выводы из Ютландского боя, тактическая победа в котором принадлежала нем-

цам; немецкий флот был лучше подготовлен для боя, немецкие корабли оказались совершеннее английских, — доказательство чему потопление отрядом Хиппера в авангардном бою двух линейных крейсеров отряда Битти. Ньюболт признает, что „морская история Англии не знает примеров, чтобы отряд судов, подобный отряду Битти, пострадал бы столь жестоко от численно слабейшего неприятеля“. Причины катастрофы были самым тщательным образом изучены специальными комиссиями. „Артиллерийские комиссии с грустью констатировали ту необычайную быстроту, с которой германские артиллеристы достигали накрытия английских судов“. Это обстоятельство заставило англичан реформировать и улучшить на флоте дальномерное дело. Особое внимание было обращено на изоляцию зарядных погребов и перегрузочных отделений от проникновения туда пламени по шахтам подачи. Кроме того было установлено, что в погоне за скоростью стрельбы не были соблюдены нужные предосторожности при обращении с кордитными зарядами. Была также забракована мгновенная сварядная трубка, и заменена такой, которая давала бы взрыв после проникновения снарядом брони.

Эти незначительные на первый взгляд причины и послужили, главным образом, причиной катастрофы английских линейных крейсеров. Адмиралтейство занялось устранением этих недостатков: были внесены вытекающие отсюда исправления в конструкции новых кораблей; появился, так называемый „послеютландский проект“. Адмирал Джеллико и ряд авторитетов приписали катастрофу неважному бронированию линейных крейсеров вообще. На это начальник кораблестроительного управления Д'Эйнкерт ответил, что наилучшей защитой корабля является максимальная мощь средств нападения и что будет невозможно ее сохранить отдавая большую часть водоизмещения бронированию. Эти доводы Д'Эйнкерта Адмиралтейством были приняты и основные принципы, положенные в основу британского военного судостроения, изменены не были.

Очевидно, данное решение Адмиралтейства надо признать правильным, поскольку удалось разрешить вопрос путем усовершенствования методов стрельбы и устранения более мелких дефектов. Нам представляется, что появление на свет слабо бронированного и прилично вооруженного „Вашингтонского“ крейсера также имеет некоторое отношение к типу послеютландского корабля.

Были пересмотрены все боевые инструкции и наставления, но два тактических правила, предопределявшие план боя на параллельных курсах, при условии боевого развертывания в одну кильватерную колонну, были сохранены: 1) полная централизация управления флотом в руках

главнокомандующего, при чем командующие отдельными эскадрами не имеют права без особого приказа производить каких-либо самостоятельных маневров и 2) до поражения противника артиллерийским огнем, миноносцы не предпринимают наступательных операций, оставаясь в охране крупных судов. В новые наставления была введена существенная поправка, заключавшаяся в том, что командующему авангардом разрешалось самостоятельно действовать, когда противник, выходя из боя, применяет торпедное оружие и атаки минных флотилий. Джеллико больше всего упрекают за то, что его боевые порядки были не гибки и считают даже соединенное использование всего Гранд-Флита ошибкой. Мы видим, однако, что Джеллико не отказался от своего соединенного боевого порядка и после Ютландского боя, но внес в него лишь вытекающие из тактики противника коррективы. Мы считаем, что в этой части действия Джеллико были правильны, так как в тех конкретных условиях и с тем противником, с которым ему предстояло иметь дело, только такая тактика могла обеспечить использование подавляющего превосходства артиллерии, а это главное.

На 19-ое августа немцы предприняли широко задуманную операцию нападения на английское побережье Флотом Открытого моря совместно с авиацией и подводными лодками, при чем две группы лодок в этой операции прикрывали фланги эскадры. Со стороны англичан также участвовали подлодки. Мы не будем останавливаться на плане этой операции, равно как и на ее выполнении,—читатель может найти здесь (глава II) ряд интересных эпизодов в части организации разведки, дозорной службы, использования подводных лодок в широком масштабе против боевых кораблей и т. д., но о выводах Ньюболта из этой операции следует поговорить.

Выше мы упоминали об его утверждении, будто после Ютландского боя господство на Северном море осталось за англичанами. Во второй главе он сам опровергает свое неосторожное заявление: „Адм. Джеллико представлялось“, пишет Ньюболт, „что неприятелю, наконец, удалось выполнить именно тот план, который он всегда от него ожидал. Операция Шеера, по мнению главнокомандующего, преследовала цель навести английский флот на немецкие лодки, и Джеллико считал, что пока мы не сможем иметь достаточного ~~числа~~ миноносцев для охраны легких крейсеров, английский флот при попытках принудить неприятеля к бою каждый раз, когда последний выходит в море, обречен на тяжелые потери“. (стр. 52).

С начала войны, при выходе немецкого флота для нападения на английское побережье, главные силы англичан, пользуясь результатами хорошей разведки, всегда выходили

в море в целях встречи противника и принуждения его к бою. „Теперь-же, продолжает Ньюболт, по мнению адм. Джеллико, наступил момент, когда требовалось пересмотреть подобную точку зрения. Не будучи обеспеченным достаточным количеством миноносцев, он не считал возможным в дальнейшем брать на себя обязательство гарантировать от неприятельской бомбардировки приморские города или в случае неприятельского десанта помешать этой операции в первые же ее моменты“ (это-то при господстве английского флота!).

„В описываемый период, при отсутствии действительных средств борьбы с лодками, они настолько ограничивали свободу действий флота, состоящего из сверх-дредноутов, каждый из которых имел район плавания в несколько тысяч миль, что воды, омывающие одну треть восточного побережья Великобритании и около половины всего Северного моря оказались для него недосыгаемыми“ (это-то при господстве английского флота!)“.

Много беспокойства англичанам представляли помимо подводных лодок противника, базировавшихся на Фландрское побережье, и переведенные туда немцами миноносцы.

Оборона Дуврского пролива и английского побережья в этом районе была возложена на адм. Бейкона. Перед ним стояли самые разнообразные задачи: а) охрана дрейфтеров, стоящих у заграждения, б) бомбардировка неприятельских батарей на фландрском побережье, в) производство разведок, г) охрана коммерческих судов и д) охрана путей следования войсковых транспортов через Канал. Адмиралтейством было при этом подчеркнуто, что главными задачами являются охрана путей следования войсковых транспортов и, в особенности, охрана рейда Downs, где сосредоточивались продовольственные грузы для столицы; удачное нападение на Downs грозило оставить столицу на несколько дней без продовольствия.

В третьей главе изложены организация и базирование Дуврского отряда и боевая проверка всей этой сложной системы в конце октября, когда 3 и 9 флотилии немецких миноносцев произвели ночной набег на дозорные суда Дуврского отряда, имея столкновения с английскими миноносцами. В итоге этого набега англичане понесли значительные потери, а германские минные флотилии возвратились в свои базы без потерь. Неправилен был бы в данном случае тот вывод, что немцы умели ночью драться, а англичане нет. Правда, со стороны англичан был совершен ряд серьезных ошибок, но главное не в этом, а в том, что громадные преимущества в ночной операции набегового характера имеет нападающая сторона. Вот что об этом в своем донесении Адмиралтейству пишет,—на наш взгляд пра-

вильно,—адм. Бейкон: „неприятельский набег был умело разработан и хорошо выполнен. Подобная операция принадлежит к разряду тех, успех которых зиждется на точном знании цели операции, места и времени нанесения удара. На стороне противника было одно крупное преимущество: ему не приходилось сомневаться, что всякое встреченное им судно неприятельское. Наши же миноносцы его не имели и в критический момент встречи не могли сразу определить, с кем они имеют дело... Немцы имели определенный объект действий и заранее разработанный план, нашим-же командирам приходилось гадать... Легче остановить налет на железнодорожный узел нескольких мчащихся с бешеной скоростью освещенных поездов-экспрессов, чем предупредить набег 33 уловых миноносцев в черную как чернила ночь, в столь широком пространстве, как воды Канала.. Моя система обороны против ночных набегов должна свестись к тому, чтобы защитить рейд Downs и прекратить движение транспортов. Совершенно естественно, что, раз я не имею возможности предупредить неприятельскую операцию, надо сделать так, чтобы лишить неприятеля объектов для этой операции“.

(Стр.67 и 68).

У англичан существует обычай назначения комиссий для расследования причин тех или иных боевых неудач. Такие комиссии были назначены после успешного прорыва Гибена и Бреслау из Средиземного моря в Дарданеллы, после Ютландского боя, после Дарданелльской операции; такая же комиссия была назначена для расследования действий английских миноносцев в данном случае. Она вынесла постановление, что при создавшейся обстановке миноносцы типа „Tribal“ не должны были вступать в бой, при чем было указано, что миноносцы вышли в море без оперативного приказа и без всяких указаний о походных строях. Мы считаем необходимым обратить внимание на систему назначения таких комиссий, которые всесторонне изучали обстоятельства и причины неудач, а также гибели или повреждения судов и давали богатый материал Адмиралтейству, которое, на основании изучения этого материала, обычно давало нужные указания морским силам. В данном случае заслуживает внимания следующее указание: „Весь опыт войны показывает, что при ночных столкновениях совершенно необходимо держать суда соединенно, чтобы избежать возможности роковой ошибки в отношении опознания противника. Ни при каких обстоятельствах миноносцы, идущие ночью навстречу неприятеля, не должны следовать иначе, как соединенно“.

„В случае, если два отдельных отряда оперируют ночью из различных баз, деятельность их должна быть разграни-

чена определенными районами, дабы они не могли встретиться друг с другом". (Стр. 69).

Мы подчеркиваем это, достаточно продуманное, выведенное из опыта ночных операций, правило, преподанное британским Адмиралтейством начальнику Дуврского отряда.

Здесь, кроме того, заслуживает быть отмеченным еще и то обстоятельство, что Бейкон, равно как и немцы, руководил такими операциями с берегового командного пункта, где он лучше был обеспечен связью и результатами наблюдения.

За два года войны на море англичане имели гораздо больше поражений, чем побед... Стало совершенно ясным, что главная опасность грозит со стороны немецких подводных лодок и что для предотвращения этой опасности нужны какие то исключительные меры. Те меры, которые применялись до последнего времени, по заявлению Бальфура оказались паллиативом.

Нужна была новая морская политика и новые методы войны на море, и для их проведения нужны были и новые лица. В конце 1916 года был смещен весь руководящий состав Адмиралтейства. Пост первого морского лорда занял Желлико, который, по заявлению Ньюболта, больше других ратовал по поводу надвигающейся подводной опасности.

Несколькими днями позже пало и министерство Асквита; пост премьера занял Ллойд-Джордж. Смена руководства сопровождалась крупной реорганизацией всего правительственного аппарата.

Наряду с описанием операций и обзором политики, от которых зависела судьба Англии и в результате которых пали кабинет и руководство Адмиралтейством, автор дает любопытные образчики колониальной войны в Камеруне и Месопотамии. Особенно увлекательна повесть о том, как была создана „Британская Танганайская эскадра“ в составе *Mimi* и *Tou-Tou* и как она разбила немецкий „флот на озере Танганайка“. Этому описанию посвящено начало четвертой главы. В этой же главе приведено и описание перехода английских лодок в Балтийское море, при чем особенно подробно описан трудный проход их через проливы.

Вторая половина четвертой главы описывает действия союзных флотов в 1916 г. в Средиземном море. Эта часть не представляет особого интереса с точки зрения морских операций, но она интересна тем, что здесь наглядно выявляется несогласованность политики и различие методов союзников в разрешении Балканской и Средиземноморской проблем.

Во всей этой эпопее наиболее характерна и типична политика союзников по втягиванию в войну Греции. Крайне поучительно, как Англия и Франция втягивают в войну

в качестве „союзника“ государство, которое, по тем или другим причинам желает сохранить нейтралитет. Это нам полезно учесть, когда разговор идет о сколачивании анти-советского блока и о втягивании того или другого „независимого“ государства в этот блок.

Вся следующая (пятая) глава „распутывает“ дипломатические козни союзников вокруг Греции. Эта глава является, пожалуй, лучшей иллюстрацией того положения, что война есть продолжение политики и что во время войны скрип перьев дипломатов не прекращается; правда, эта политика во время войны может принимать другие формы, обычно более грубые, как это особенно наглядно и показали французы в Греции. Надо заметить, что политика Англии и Франции по отношению к Греции была далеко не согласована, что подчеркивает даже Ньюболт. В то время, как французы доверили, „к негодованию“ Ньюболта, ведение политики своему главнокомандующему и тот рубил с плеча, подкрепляя каждую свою ноту наведенными пушками и высаженными десантами, — англичане вели более замаскированную политику, что, однако, не помешало им участвовать под руководством французского главнокомандующего во всех актах открытого насилия и террора, вплоть до побоища на улицах Афин.

Как бы Ньюболт ни старался смягчить насилия, совершенные союзными генералами и дипломатами по отношению к Греции, перекладывая ответственность на Грецию и обвиняя Францию в излишней грубости, — они останутся одним из наиболее отвратительных и позорных актов английского и французского империализма в мировую войну.

В главе VI-й изложены операции германских вспомогательных крейсеров *Месс*, *Вольф* и *Зееадлер*. Действия этих крейсеров для большинства читателей уже известны из немецких источников (имеются переводы на русский язык); тем не менее эта глава заслуживает внимания, поскольку здесь, наряду с операциями германских „корсаров“, развернута вся организация английских сил, на которые была возложена задача наблюдения за океанскими путями, а следовательно и погоня за этими крейсерами.

По своей увлекательности эта глава с успехом может заменить любой приключенческий роман Майн-Рида или Фенимора Купера; даже автор высказывает уверенность, что Англия может только с восхищением говорить о доблести, исключительной энергии, настойчивости, уме, ловкости и человеколюбии командиров немецких „корсаров“.

В дальнейших оценках, касающихся существа дела, с автором согласиться нельзя. Ньюболт считает, что те задачи, которые были возложены на эти вспомогательные крейсера, т. е. операции на торговых путях, остались невыполненными:

Мессе за четыре с половиной месяца утопил 20 судов, *Зееадлер* за семь с половиной месяцев — 10 судов и *Вольф* за четырнадцать с половиной месяцев — 12 судов. Для Англии, при ее грандиозном масштабе судоходства, эти потери были действительно ничтожны.

Автор с сожалением говорит о командирах этих крейсеров, которые мол неповинны в том, что они, имея возможность нанести Англии вред, причинили ей только неприятности, и обвиняет пославших их в столь крупное предприятие с негодными средствами.

Разбирая „неудачи“ немецких корсаров, автор считает, что основной причиной была разумно разрешенная проблема противодействия со стороны Англии.

Спрашивается, однако, в чем же выражалась эта блестящая организация и система, когда из четырех высланных крейсеров только один *Леонард* был утоплен, а остальные оперировали месяцами, топили „купцов“ и вернулись безнаказанно в Германию?

Если подойти к рассмотрению результатов этих крейсерских операций с точки зрения количества потопленных ими судов, тогда, пожалуй, с автором можно еще согласиться, но в данном случае вопрос не в этом. Основная заслуга германских вспомогательных крейсеров заключается в том, что они серьезно влияли на судоходство в целом, задерживая очень часто транспорта с войсками и что, самое главное, отвлекали от других задач громадное количество кораблей столь нужных в это время Англии для борьбы с подводными лодками и для дозорной службы.

Автор, приводя в тексте перечень судов, привлеченных специально для этой цели и привлекаемых временно из состава боевых эскадр, все время жалуется на их недостаточность. Помимо знаменитой 10-й крейсерской эскадры, которая запирала северный выход из Северного моря, в Атлантическом океане оперировали 9-я крейсерская эскадра и корабли станций Северной Америки, Вест-Индии и восточного побережья Южной Америки; в Индийском океане: корабли станций мыса Доброй Надежды, Ост-Индской и Китайской, в состав которой входили также японские силы. Эти „разумно“ развернутые эскадры с сотнями кораблей, трех вспомогательных крейсеров, однако, не поймали. Пусть читатель судит на чьей стороне был успех.

Можно восторгаться доблестью этих „легендарных“ крейсеров, но надо оттенить и другую сторону — исключительно тяжелую и утомительную работу их личного состава. Автор несколько указывает, что на *Вольфе* команда требовала от своего командира прекращения крейсерства и захода в нейтральный порт. Отсюда видно, что элементы недовольства в 1917 г. проникли не только на корабли Флота Открытого