

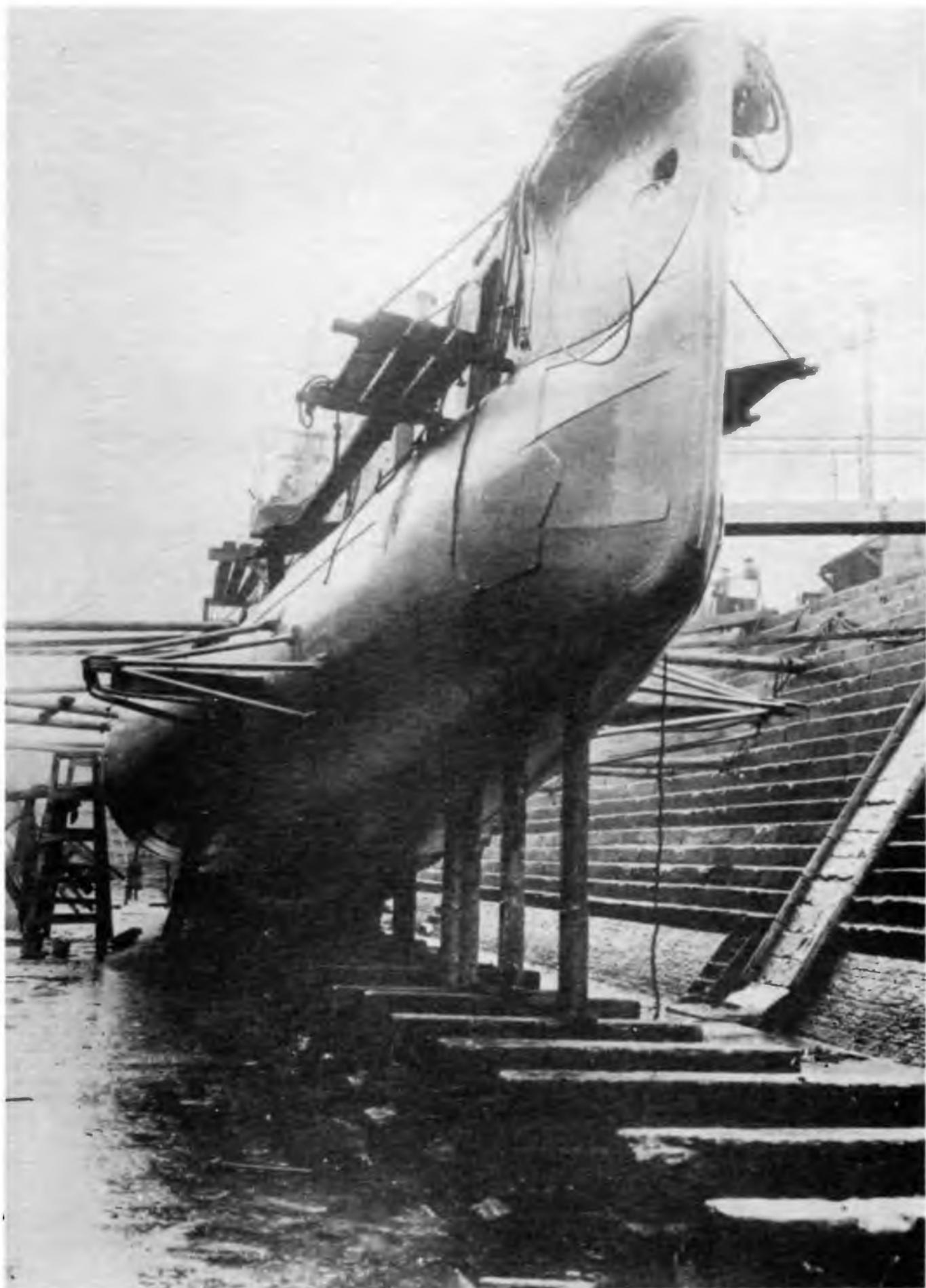
Г.А. Гребенщикова

АНГЛИЙСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ТИПА “Е” В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ



«ИСТФЛОТ»

2008



Г.А. Гребенщикова

АНГЛИЙСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ТИПА “Е” В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ



«АВИАКНИГА»

2008

Г.А. Гребенщикова. Английские подводные лодки типа Е в первой мировой войне. 1914-1918 гг.

С.-Пб.: Издатель Р.Р. Муниров, 2008. — 68 с.: илл.

Книга посвящена боевым операциям британских подводных лодок типа “Е” в годы первой мировой войны, до столетия которой осталось не так много времени. На основании английских и немецких источников подробно излагаются операции подлодок класса “Е” на двух важнейших театрах военных действий (ТВД) — северном и средиземноморском, и на каждом из них коэффициент оперативного напряжения был достаточно высок. Значительное внимание уделяется действиям английских лодок во время форсирования Дарданелл англо-французским флотом. Наряду с техническими сторонами рассматриваются военно-политические, дипломатические и другие сюжеты, связанные с действиями государств-членов блока Антанты и их основных соперников — Германии и Турции во время войны. Для широкого круга читателей, интересующихся военно-морской историей.

Более 30 наименований книг из серии “Боевые корабли мира” в магазинах Москвы:

1. “МОРКНИГА”, М. “Тушинская”, автобусы 2 и 266 до остановки 1-й МКР “Митино”. Пятницкое шоссе, д 7. кор. 1. Тел./факс. (495) 754-33-32, 759-22-01, 794-71-37. С 9 до 18 ч. Суббота и воскресенье выходной.
2. “Техника Молодежи”, М. “Проспект Мира”, с/к “Олимпийский”, 7,9 и 9-а подъезды 3 этаж. Тел. (495) 933-64-41, 505-40-37. С 10 до 20 ч. без перерывов и выходных, с доставкой книг по Москве курьером.
Интернет: <http://www.club-tm.ru>, E-mail: info@club-tm.ru
3. “Транспортная Книга”, М. “Красные Ворота”, ул. Каланчевская д. 1. Тел. (495) 262-25-13. С 10 до 19 ч. без перерывов и выходных.

Издатель и автор выражают благодарность
В.В. Арбузову за помощь, оказанную при издании этой книги

© Текст, Г.А. Гребенщикова. 2008.

© Макет, В.В. Арбузов. 2008.

ВВЕДЕНИЕ

“Мне смешно читать донесение адмирала Того о восьми атаках на Порт-Артур, — писал 20 апреля 1904 г. британский адмирал Джон Фишер. — Будь у него подлодки, это была бы одна атака, а не восемь. И всего русского флота не существовало бы. Совершенно не понимаю, как лучшие из нас не отдают себе отчета о надвигающейся революции в морском деле. Подлодки будут вести наступательные действия, и если мы окажемся на высоте, то дадим подлодкам скорость 18 узлов и введем их во вражеский порт до официального объявления войны, совсем так, как это сделали японцы — раньше, чем офицеры русского флота узнали, что война объявлена”.

Через три года на учебных маневрах подводных лодок адмирал Фишер, только что занявший пост Первого Морского Лорда, представил королю обстоятельный устный доклад по проблемам развития британских подводных сил. Он всячески подчеркивал мысль о том, что субмарины — это корабли будущего, а ситуация на театрах военных действий еще неоднократно будет такой, что решающее слово в войне на море останется именно за ними. В мае 1912 г. Фишер получил официальное предложение правительства — председательствовать в Комиссии по нефти и топливу для обеспечения нужд флота, на что он не раздумывая дал свое согласие. Это назначение сыграло определяющую роль для развития королевского подводного флота.

Один из современных американских авторов, Р. Куэнн, убежден в том, что незадолго до начала войны Джон Фишер составил документ, в котором оценивал ПЛ исключительно лишь “как средство нарушения судоходства противника в будущих войнах”. Но, пишет далее Куэнн, “премьер-министр Асквит и Уинстон Черчилль, занимавший пост Первого Лорда Адмиралтейства, не согласились с тезисами Фишера и отказались давать дальнейший ход этому документу”.

Однако смысл письма Фишера свидетельствует о том, что это не совсем соответствовало истине. 14 мая 1914 г. он действительно подал главе правительства Г. Асквиту обширный меморандум, в котором нашли отражение его взгляды на методы ведения войны подлодками. В частности, Фишер изложил свою концепцию ведения commercial destroy — крейсерской войны. Согласно международно-правовым положениям, подводные лодки не могли действовать против торговых судов противника. Но было бы глупо думать, предупреждал Фишер, что воюющие государства станут безоговорочно выполнять эти предписания. Ни одна морская держава не упустит возможности нанести противнику ощутимый экономический урон, поэтому и будет действовать в обход принятых норм, всячески нарушая их.

Исходя из этих соображений, Фишер предложил свои теоретические разработки и способы потопления коммерческих судов противника с помощью ПЛ. “Надо откровенно признать, — писал он, — что сейчас уже не существует способа воспрепятствовать подлодке выйти из порта и совершать боевые выходы. Подлодки будут нарушать законы и топить коммерческие суда. Вот почему угроза со стороны неприятельских субмарин действительно ужасна для Англии. Сущность войны — это насилие, а умеренность во время войны — это глупость”. Впоследствии прозорливость адмирала подтвердится действиями германских субмарин типа “U” на оживленных коммуникациях Атлантики.

В меморандуме Фишер обосновывал не только концепцию крейсерской войны, но и изложил свои аргументы в пользу совершенствования ПЛ как самостоятельного типа боевых судов. Кроме того, он считал, что будущее останется за нефтяным двигателем, поэтому предлагал позаботиться о запасах нефти, необходимых для военных целей и целей национальной обороны, а также устроить повсеместно нефтяные склады. Обстоятельства сложились так, что в самом начале 1910 г. адмирал Фишер вынужден был покинуть пост Первого Морского Лорда, и после его ухода темпы строительства ПЛ несколько снизились. Когда в конце 1914 г. он вновь занял эту должность, британские ВМС имели в своем составе меньше лодок, чем четыре года назад: если в январе 1910 г. готовых лодок числилось 61, то в октябре 1914 г. — 53.

Вскоре после открытия фронтов Первой мировой войны случаи, вызванные германскими подводными лодками, произвели шокирующее впечатление на русскую и британскую общественность. 22 сентября 1914 г. неприятельская субмарина старого типа U-9 под командованием капитан-лейтенанта Отто Веддигена выследила в Ла-Манше три английских крейсера — “Hogue”, “Aboukir” и “Cressy”. Накануне, в ночь с 21 на 22 сентября, было сильное волнение. U-9 пыталась лечь на дно, но сделать этого не удавалось, и на глубине 25 м происходило ударение о грунт. В час ночи, когда ветер стих, лодка всплыла и в темноте на расстоянии 1000 м с нее заметили корабли, шедшие с потушенными огнями. Веддиген приказал погрузиться и в целях безопасности отойти немного на запад.

На рассвете в 22 милях к западу от маяка Шевенинген лодка всплыла, а в 6 часов утра на южном горизонте показались мачты. Вновь погрузившись, Веддиген вскоре распознал в перископ три английских крейсера, следовавших без конвоя на малых 10-узловых скоростях. Тогда он решил без промедления их атаковать.

В 7 ч 20 мин первая торпеда, выпущенная с U-9 с расстояния 500 м, попала в артиллерийский погреб



Английские ПЛ типа "С" и "D" — предшественники ПЛ типа "Е"

"Aboukir" и расколола крейсер пополам. Увидев произошедшее с "Aboukir", "Hogue" развернулся, чтобы прийти ему на помощь, но в 7 ч 55 мин с расстояния 350 м с U-9 по "Hogue" был дан залп из двух торпедных аппаратов. Обе торпеды попали, и через 20 минут корабль затонул. Третий крейсер, "Cressy", пытаясь спастись, пошел противолодочным зигзагом, но в 8 ч 20 мин с расстояния 1000 м с U-9 последовал новый залп из двух аппаратов – раздался оглушительный взрыв. всплыв, немцы увидели "Cressy" с дифферентом, но без крена. И тогда Веддиген приказал выпустить последнюю, шестую торпеду, от попадания которой корабль перевернулся и, продержавшись 15 минут вверх килем, погрузился в пучину вод.

Трагическим итогом действий всего одной германской подлодки стали невиданные ранее потери – в течение одного часа 15 минут погибли три корабля и 1469 человек. Такого история королевского флота еще не знала – Британия была потрясена, тем более, что крейсера были укомплектованы резервистами, большей частью семейными, и оборонскими кадетами. Все были уверены, что в атаке участвовало как минимум

5-6 лодок, но когда немцы официально заявили, что действовала всего одна лодка, этому никто не хотел верить. Многие тогда вспомнили слова Фишера, произнесенные им десять лет назад о колоссальном успехе, который станет возможным при развертывании подводных сил на театрах военных действий и их грамотном оперировании.

Другой случай произошел 11 октября 1914 г. в устье Финского залива на меридиане Ганге. Германская субмарина U-26 торпедировала русский крейсер "Палладу", который мгновенно погиб в результате детонации погребов боезапаса. Погиб и весь экипаж крейсера в количестве 597 человек во главе с его командиром. Этот трагический инцидент вызвал в стране двойную реакцию – побудил высшее военное руководство наложить запрет командующему Балтийским флотом адмиралу Н.О. фон Эссену держать дозор крейсеров между Готландом и Финским заливом и перенести активные действия флота в южную часть Балтийского моря. Во-вторых, Морское ведомство срочно приступило к созданию систем противолодочной обороны.

Действительно, фактор надвигающейся подводной угрозы со стороны кайзеровской Германии приобретал все более угрожающий характер в войне на море. Но после первых успехов в Северном море, достигнутых англичанами благодаря развертыванию и боевому дежурству своих ПЛ, в правительственных кругах Великобритании уже не сомневались в целесообразности отправок субмарин на такие театры как средиземноморский и балтийский.

Как показал ход кампаний 1914 – 1917 гг., значение новейших лодок типа "Е" было очень велико, а присутствие на Балтике экспедиционного корпуса в составе пяти британских ПЛ (E1, E8, E9, E18 и E19) сыграло для России важную роль в борьбе с германскими военно-морскими силами. Действия английских подводников как в совместных походах с российскими лодками и надводными кораблями, так и в самостоятельном оперировании смогли нанести противнику значительный урон и фактически разрушить его торговлю на отлаженных коммуникациях, соединявших германские порты на южном побережье со Швецией. Первый Лорд Адмиралтейства Артур Бальфур, например, считал, что несколько ПЛ типа "Е", отправленных в 1914-1915 гг. на Балтику, принесли больше пользы, чем остальной английский флот за тот же период. За потопление такой лодки немецким морякам лично от кайзера Вильгельма II полагался Железный крест, а его младший брат принц Генрих Прусский, командовавший морскими силами на Балтике, говорил своим подводникам: "Я приравниваю потопление британской субмарины к уничтожению русского броненосного крейсера".

ЛОДКИ ВСТУПАЮТ В СТРОЙ

Ведущие морские державы начали придавать ПЛ серьезное значение в отношении их боевых, разведывательных, наступательных и оборонительных возможностей примерно с начала 1900 х гг., предвоенные же годы стали временем интенсивного развития подводного судостроения. Получившие с конца XIX в. широкую известность идеи военного теоретика Алфреда Мэхэна нашли отражение в одной из его работ, опубликованной в 1911 г. В ней Мэхэн рассматривал ПЛ как чисто оборонительное прибрежное средство с вспомогательными функциями.

Непосредственно перед Первой мировой войной он по-прежнему игнорировал стратегическое значение этого типа судов. Объяснялось это прежде всего тем, что согласно разработанной им же самим наступательной доктрине, должно происходить выметание с морей сил противника и достижение глобального господства на море, чего можно добиться только с помощью мощного линейного флота. Теоретических воззрений А. Мэхэна в той или иной мере придерживались практически все морские державы. Обладание господством на море становилось решающим фактором в деле капитуляции противника, достигнуть которого предлагалось несколькими способами (или в их совокупности): путем уничтожения главных баз флота, одним или двумя генеральными сражениями, путем установления контроля над основными океанскими коммуникациями и за счет проведения крупных десантных операций.

Однако как показали события, разворачивающиеся на театрах военных действий, ПЛ пришлось вносить коррективы в такую стратегию и доказывать необходимость установления также местного контроля над морем. Несостоятельность доктрины Мэхэна в отношении страны, обладающей сильным подводным флотом, подтвердилась самым ходом кампании 1914-1918 гг.

В отличие от США и Великобритании, Германия иначе подошла к вопросу создания системы боевого использования подводного флота и изначально планировала применять его против надводных кораблей противника. На последних довоенных маневрах Open Sea Fleet (Флота Открытого Моря) командиры ПЛ решали именно эти задачи. В дальнейшем немцы перенацелили активное использование ПЛ против торговых неприятельских судов. Очень показательным, например то, что Германия вступала в войну, имея в составе своих морских сил только 22 лодки, пригодные для операций в океане. Принимая 20-летнюю судостроительную программу на 1897-1917 гг., Германия вставала на путь соперничества с Англией в строительстве линейных кораблей, ПЛ же были включены в программу в ограниченном количестве. Их интенсивное строительство началось в 1904-1905 гг. после появления дизельных двигателей.

Разрешение проблемы подводного плавания в европейских государствах и США происходило различными путями, в результате чего было создано несколько типов подводных лодок в зависимости от их архитектурно-конструктивного типа и конструкций системы погружения. Каждый тип с увеличением тоннажа лодок сильно видоизменялся.

Исходя из целей и задач будущей службы проектируемой лодки, определяли ее предназначение. Как правило, разработчики стремились добиться значительной автономности ПЛ и ее способности пробыть в море продолжительное время (не менее двух недель), не сообщаясь с базой. Важнейшими тактическими элементами таких лодок признавались минимальное время принятия главного балласта (и соответственно время погружения), скорость в обоих положениях и дальность плавания. Обладая высокими мореходными качествами, лодки такого класса предназначались для нападения на суда противника в открытом море.

24 декабря 1913 г. влиятельная британская газета "The Naval and Military Record", подводя итоги достижениям королевского флота, представила отчет по всем статьям его состояния, включая степень выполнения судостроительной программы за 1912-1913 гг. Читателей впечатляли опубликованные цифры сошедших на воду и вновь заложенных броненосцев, дредноутов, эскадренных миноносцев, однако если кто-нибудь захотел бы в деталях поинтересоваться такой важной отраслью национального судостроения как подводные лодки, то любопытного ждало бы непременно разочарование. Подробных сведений по этому классу судов не было ни в газетах, ни в специализированных национальных журналах.

Крайне редко в английскую печать просачивалась скупая, сугубо общая информация по подводным лодкам типа "D" 1910 г. выпуска, и лишь благодаря донесениям российских военно-морских агентов (атташе) в Лондоне Морскому Генеральному штабу стали известны тактико-технические элементы ПЛ этого и других, более ранних типов. Первые лодки типа "D" появились в 1908 г. Их подводное водоизмещение составляло 600 тонн, радиус действия под водой охватывал 100 миль. Лодки развивали надводную скорость до 16 узлов, подводную – до 9, имели две машины суммарной мощностью 1200 л.с. и были вооружены 18-дюймовыми минными аппаратами (четыре) и двумя 4-дюймовыми артиллерийскими орудиями.

В то же время о новейших ПЛ серии "Е" в Петербурге не знали почти ничего. Известно было лишь то, что к концу 1913 г. сошли на воду E1, E2, E4 и E5. Основная часть британских ПЛ этого типа строилась на казенных верфях Чатама, в меньшей степени строительство осуществляли частные заводы Виккерса в Барроу на побережье Ирландского моря (полное на-

звание предприятия -Vickers, sons & Maximum Limited). Причем верфи в Чатаме работали в особом усиленном режиме pop stop – быстро, в течение 16-18 месяцев на воду сходила очередная субмарина.

Стимул для такой скорости был оправданным – над Европой сгушались тучи мировой войны. Кайзеровская Германия, активно наращивая военно-промышленную мощь, уже имела в своем арсенале пушки Ф. Круппа, дирижабли Цеппелина, оптику Цейса, крупные достижения в химии. Одновременно она скрупулезно вела разработку теории войны на море, одним из апологетов которой являлся гросс-адмирал Альфред фон Тирпиц. Он считал Англию главным и сильнейшим противником на море, у которого преобладала наступательная доктрина, а потому благодаря деятельности Тирпица на посту морского министра германские ВМС достигли небывалых высот как в количественном, так и в качественном отношении.

Германия строила свои расчеты на быстром окончании войны путем нанесения Франции молниеносного удара на суше. Соответственно, план кампании предусматривал сосредоточение главных сил армии на Западном фронте, после чего предполагалась их переброска на Восточный фронт для разгрома России. На втором этапе, ближе к завершению судостроительной программы, вступал в действие план борьбы с Англией, исход которого должен был решить линейный флот. При этом в немецком Генштабе считали, что более сильный британский флот начнет ближнюю блокаду побережья Германии, что даст возможность германским силам вести против англичан “малую войну”, уничтожить их блокадные силы и тем самым в целом ослабить Гранд-Флит. Одновременно с боевыми действиями в Северном море разрабатывалась крейсерская война против торгового судоходства в океане.

Вопреки ошибочным расчетам германского командования, Великобритания предусматривала не ближнюю, а дальнюю блокаду на выходе из Северного моря. Основные силы Гранд-Флита сосредотачивались в Home Waters – собственных водах, и находились в готовности разгромить немецкие морские силы в генеральном сражении.

В 1913 г. Флот Открытого Моря насчитывал 13 линейных кораблей дредноутов и 20 додредноутов, три линейных (додредноутного типа), семь броненосных и 32 легких крейсера (из них девять новейших), 140 эскадренных миноносцев и 26 подводных лодок. Незадолго до начала войны немецкий Генеральный штаб, возглавляемый Хельмутом фон Мольтке, добился серьезного успеха в том, что стал обладателем чертежей французских и новейших американских подводных лодок фирмы Д. Голланда.

В Петербурге к успеху германской разведки отнеслись в общем спокойно – в 1912 г. Россия приступила к выполнению малой судостроительной программы, в которой была заложена важная статья по строительству ПЛ типа “Барс” и “Гепард” конструп-

ции генерал-майора И.Г. Бубнова. Заказ правительства и Морского министерства на постройку 18 лодок типа “Барс” получили Балтийский завод (“Барс”, “Гепард”, “Вепрь”, “Волк”, “Змея” и “Единогор”) и строительное акционерное общество Ноблесснера (“Тигр”, “Львица”, “Пантера”, “Рысь”, “Ягуар”, “Кугуар”, “Леопард”, “Ерш”, “Форель”, “Угорь”, “Язь” и “Тур”). “Барсы” имели строго математические обводы корпусов, за счет чего Бубнов стремился добиться максимального увеличения скорости. Все шпангоуты, за исключением концевых, имели круговое сечение; концевым шпангоутам была придана форма нормальных обводов надводных кораблей.

В отличие от России, в Англии новость из Берлина вызвала большой резонанс, который причинил массу беспокойств правительству, военно-морской разведке (Naval Intelligence) и Адмиралтейству, заставив последнее вплотную приступить к осуществлению нового сверхсекретного проекта – строительству ПЛ типа “Е”.

Одновременно правящие круги Великобритании предпринимали меры политического характера. 22 ноября 1912 г. министр иностранных дел Англии Эдуард Грей в письме на имя французского посла в Лондоне наметил контуры взаимных англо-французских обязательств на море. На тот период существовавшие англо-французские соглашения не предусматривали совместных действий флотов обеих держав, поэтому сэр Грей предлагал французскому дипломату подумать над текстом будущего договора и обсудить его со своим правительством. В письме главы Foreign Office выражались серьезные опасения по поводу военных приготовлений Германии и прозвучала мысль о том, чтобы выработать двустороннюю конвенцию об осуществлении совместных операций на море.

Важным шагом Британского Адмиралтейства накануне войны стало проведение комплекса мероприятий по обеспечению защиты собственных берегов и вод от возможных внезапных атак противника. В Лондоне учли печальный опыт русско-японской войны, а известный английский морской историк Джулиан Корбетт писал, что “удар, нанесенный японцами в Порт-Артуре, был свеж в памяти у всех, и господствовало мнение, что немцы постараются последовать их примеру, но в несколько иной форме”. Лорды Адмиралтейства полагали, что эта “несколько иная форма” проявится прежде всего в том, что немцы выставят минные заграждения, в связи с чем все флотилии местной обороны получили приказ об усиленном несении дозорной и крейсерской служб.

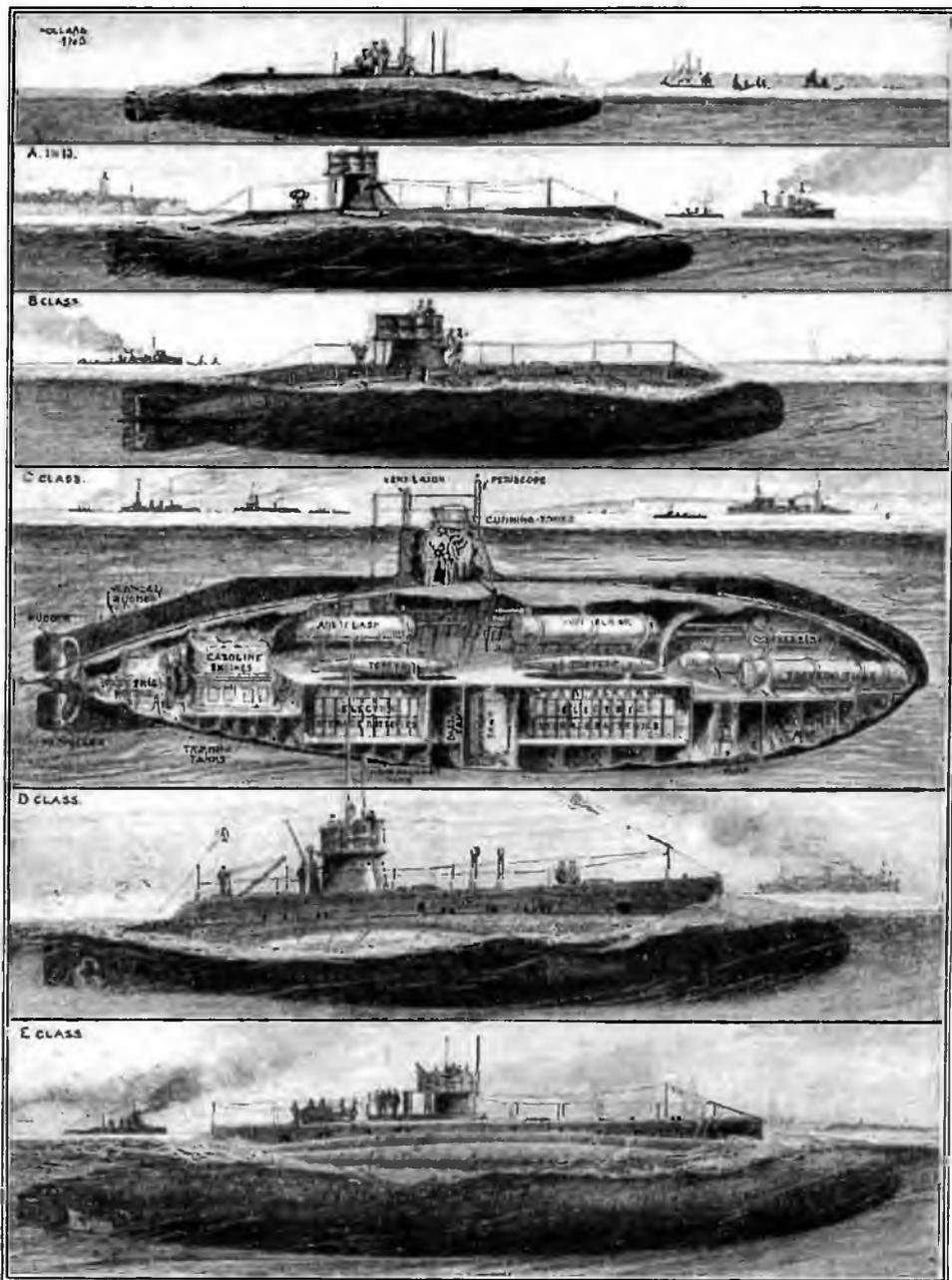
Положение Англии и Франции осложнялось тем, что Германия располагала тогда за границей не только боевыми крейсерами, но и большим количеством быстроходных пассажирских пароходов, которые при необходимости без особых трудозатрат можно было переоборудовать во вспомогательные крейсера. Соответственно, возрастала угроза англо-французским торговым сообщениям в Атлантике и Северном море. Нем-

цы хорошо понимали, что уязвимым местом Англии, ее "ахиллесовой пятой" является зависимость от импорта, поэтому вначале рассчитывали организацией надводной крейсерской войны наносить Англии двойные удары – подрывать торговлю и отвлекать силы с главного театра морских операций.

В целом, расчеты немецкого командования оказались верными. Англичане же исходили из того, что охранять громадное океанское пространство повсеместно невозможно, а только наиболее важные "фокусы" торговых путей. Именно там они ожидали появления германских крейсеров. Для защиты этих коммуникаций британское правительство образовало особую 10-ю эскадру специального назначения – так называемый "Северный патруль", который должен был тесно взаимодействовать с Гранд-Флитом.

Однако на борьбу против британской торговли немцы нацелили не вспомогательные крейсера, а подводные лодки. Большинство английских историков скупой и неохотно пишут о действиях германских ПЛ на всех театрах, стараясь всячески приподнимать роль своих лодок типа "Е". Пожалуй, наиболее объективным в этом отношении оказался бывший командующий Гранд-Флитом адмирал Джон Джеллико, поведав в своей книге о грозившей Британии подводной опасности со стороны Германии.

Из книги явствует, что до весны 1917 г. борьба с германскими ПЛ сводилась в основном к применению системы патрулей, когда при приближении торговых судов к английским берегам фарватеры охранялись патрулями из вооруженных траулеров, яхт, моторных катеров и быстроходных сторожевых кораблей. Но система патрулей, пишет Джеллико, оказалась несостоятельной в первую очередь из-за того, что для охраны судов от нападения в открытом море наиболее надежным способом было конвоирование каждого корабля или нескольких судов.



Развитие подводного флота Великобритании в начале XX века: от первых ПЛ типа "А" до типа "Е" (С рисунка того времени)

Окончательно это стало возможным только в 1918 г., когда для океанских конвоев Адмиралтейство выделило 50 судов. После вступления в войну США, в зоне действия германских подлодок в Атлантике насчитывалось уже 170 англо-американских судов, включая 37 американских миноносцев.

С началом войны охрану южной части Северного моря британское Адмиралтейство поручило отдельной 7 й эскадре, базировавшейся на Гарвич. В ее состав вошла 8-я флотилия подводных лодок под командованием одного из выдающихся моряков своего времени и способного военного теоретика коммодора Роджера Кийза. Командующим Гранд-Флитом стал вице-адмирал Джон Джеллико. Гранд-Флит распола-

гал 12 дредноутами, восемью линейными кораблями типа "King Edward", четырьмя линейными крейсерами, двумя эскадрами крейсеров и одной эскадрой легких крейсеров.

Сразу же после вступления в строй первых четырех английских ПЛ серии "Е", русский военно-морской атташе в Лондоне капитан 1 ранга И.Г. Рейн немедленно сообщил об этом в МГШ. "Подводные лодки в английском флоте считаются еще более секретными, чем у нас, — писал он в мае 1913 г. Мне ни разу не было позволено их осмотреть, но издали и вообще я их, конечно же, видел". По информации Рейна, выраженными особенностями лодок класса "Е" — в отличие от предыдущих типов — были дизельные моторы и наличие подводной сигнализации.

На E1 и E9 артиллерийское вооружение отсутствовало, на остальных стояло по одному 47-мм орудю; начиная с типа "D" на английских ПЛ имелся беспроволочный телеграф. "Лодки постоянно плавают и практикуются, часто в совместном плавании, днем и ночью, — подчеркивал Рейн. Личный состав самый отборный. По-моему, это идеал того, что можно иметь. Лодки находятся всегда в компании и под начальством особого Commodore".

Несмотря на усилия российского атташе, ему так и не удалось выяснить многих конструктивных и технических подробностей английских субмарин. В частности, оставалось неизвестным их углубление в боевом положении, система расположения аккумуляторов и их количество, запасы сжатого воздуха, уст-

ройство торпедных аппаратов, количество переборок, система вентиляции и многое другое. Рейн докладывал, что "самые энергичные шаги, предпринятые мною в этом направлении, не дали результатов". Он пытался выяснить некоторые детали у фирм-поставщиков аккумуляторов — у того же Vickers, у Siemens Brothers и Edison Electric Battery Store Comp., но безрезультатно. Над руководителями этих компаний настолько довлела боязнь суровых санкций со стороны правительства и Адмиралтейства, что по тем вопросам, которые касались поставок оборудования и комплектующих для подлодок, они даже не желали вступать в переписку.

Единственные сведения, которые удалось добыть Рейну по ПЛ типа "Е", были следующие. Надводный двигатель системы Vickers был "двойного цикла и ординарного действия", а Адмиралтейство не допускало "расхода более 0,56 фунта нефти на силу". Данные по водоизмещению лодок в позиционном положении, а также об углах зрения перископов (предположительно 60°) оставались крайне противоречивыми. По словам Рейна, он получил эти сведения от командира "одного броненосца", поэтому и отнесся к ним с большой долей недоверия.

Такая обстановка глубокой секретности вокруг ПЛ серии "Е" продолжится до октября 1914 г., когда англичане допустят своих союзников — русских офицеров-подводников (прежде всего штурманов и офицеров связи) на свои субмарины для ведения совместных боевых операций против германского флота на Балтике.

ВОЙНА. ПЕРВЫЕ БОЕВЫЕ ОПЕРАЦИИ

Первая мировая война застала вице-адмирала Д. Джеллико на боевом дежурстве в Северном море, где немецкое командование развернуло свои главные силы против британского Гранд-Флит. На балтийском театре Германия решила ограничиться набеговыми рейдами отряда из семи легких крейсеров и трех эскадренных миноносцев (при поддержке броненосных крейсеров), а также обороной побережья.

С первого дня войны германское высшее морское начальство не сомневалось в неизбежном вторжении противника в Гельголандскую бухту и, соответственно, приняло меры к ее защите. Согласно оперативному приказу командования, главной целью операции морских сил Северного моря ставилось максимальное ослабление Гранд-Флита наступательными действиями против сторожевых и блокирующих бухту судов, выставление минных заграждений и применение ПЛ вплоть до берегов Англии.

Убеждение в наличии неприятельской сторожевой линии побудило германское командование вынести решение в пользу операций в открытом море; план развертывания лодок на позиции перед английскими базами был временно отклонен. Немцы рассчитывали нанести удар большим кораблям и тем самым начать

уравнивать силы с Гранд-Флитом для последующих решающих боев.

5 августа 1914 г. начальник 1-й флотилии подлодок получил оперативный приказ: "Главным объектом атаки должны быть неприятельские крупные боевые корабли, и лишь на обратном пути разрешается атаковать все суда. Лодки должны идти строем фронта в расстоянии 7 миль одна от другой в направлении на NW и, пройдя 300 миль, повернуть обратно. Дойдя до линии Оркнейские острова — Ставангер, пробыть на этой позиции 40 часов, после чего вернуться к Гельголанду. Лодкам не пользоваться радио, чтобы не выдать себя. Только с приходом на позицию после 1 часа ночи четвертого дня операции, по словесному приказанию, радиопереговоры будут возобновлены. На самодвижущиеся мины надеть ножницы для разрезания сетей. В случае тумана операция продолжается". Выход ПЛ (6 августа) прикрывали два легких крейсера, сопровождавшие их на 100 миль от Гельгоlanda, чтобы в случае получения сведений об англичанах можно было изменить общий курс подлодок по радио.

Эта первая операция немецких ПЛ не увенчалась успехом: из 10 две погибли. На обратном пути следования, 9 августа, U-15 внезапно наткнулась на

английский отряд легких крейсеров, шедший в дозоре впереди флота. Один из крейсеров — "Birmingham" - таранным ударом потопил U-15. U-13 пропала без вести в первый же день после выхода из бухты. В целом августовский поход германских субмарин на такое расстояние несомненно свидетельствовал об их хороших мореходных качествах и, более того, оказал прямое воздействие на передислокацию Гранд-Флита.

В британском Адмиралтействе подобная акция немцев казалась абсолютно невозможной — там пребывали в полной уверенности, что ПЛ выходили из своих баз, расположенных где-то в норвежских шхерах. Судя по всему, опасения Адмиралтейства зашли так далеко, что даже базу флота в Скапа-Флоу (к северо-востоку от побережья Шотландии) сочли небезопасной. В итоге в качестве подходящей маневренной базы была признана в Лох-Ю (Loch Ewe) на западном побережье Шотландии.

Немцы же тем временем для обнаружения точного местонахождения англичан в Северном море прибегали к давнему проверенному способу — выпускали почтовых голубей с рыбацких траулеров. Специальная 10-я эскадра ("Северный патруль") еще не прибыла к месту назначения, поэтому адмирал Джеллико оставался с флотом на севере и наблюдал за входом в Северное море. В южной части моря сосредоточилась подводная флотилия коммодора Кийза, номинально подчиненная адмиралу Джеллико. В ее задачу входил сбор разведанных о дислокации и передвижениях кораблей противника.

23 августа (н.ст.) 1914 г. Р. Кийз представил на рассмотрение командования план операции для достижения господства в водах Северного моря, смысл которого заключался в следующем. С первых дней войны две ПЛ — Е6 (командир капитан-лейтенант С. Тэлбот) и Е8 (капитан-лейтенант Фрэнсис Гудхарт) несли усиленную дозорную службу вблизи портов Гельголандской бухты в юго-восточной части моря. Эта служба отличалась своими особенностями и трудностями из-за серьезной опасности, исходившей как от германских миноносцев, так и от их подводок. В ходе боевого дежурства английские подводники выяснили, что каждый день вечером легкие немецкие крейсера выводили миноносцы в определенные пункты бухты, откуда они расходились в заданные районы. На рассвете миноносцы возвращались обратно, и около 8 ч утра крейсера встречали их приблизительно в 20 милях на NW от Гельгоlanda. Эти ценные сведения, добытые Е6 и Е8, Кийз и предложил использовать.

Предпринять операцию днем не представлялось возможным, так как к северу и югу от Гельгоlanda миноносцы образовали непрерывную цепь охраны. Причем они постоянно находились на полном ходу — видимо, с целью обезопасить себя от атак английских лодок. Учитывая эти факторы, Роджер Кийз предложил совершить хорошо спланированный набег надводных сил на позиции противника перед наступлением рассвета в тот район, который прилегал



Экипаж одной из английских подводок на палубной надстройке

ближе к берегу. В Адмиралтействе в целом одобрили план Кийза, но осуществить операцию решили не перед рассветом, а в 8 ч утра, когда ночные дозоры будут уже в гаванях. Объектом нападения должны были стать не они, а миноносцы дневной дозорной смены — их предполагалось выманить подальше в море подводными лодками.

В итоге приняли решение образовать из ПЛ цепь в виде двух линий — внутренней и внешней. Внутреннюю линию к северу и югу от Гельгоlanda образуют Е4, Е5 и Е9. Им предписывалось держаться в удобном положении не обнаруживая себя до тех пор, пока не наступит благоприятного момента для атаки. Внешняя линия, согласно плану состоящая из Е6, Е7 и Е8, должна была проходить в мористой части. Их задача состояла в том, чтобы намеренно позволить противнику обнаружить себя и заманить его подальше в море.

Для выполнения задачи планировалось задействовать две флотилии эскадренных миноносцев и два линейных крейсера — "Invincible" и "New Zealand". Адмирал Джеллико предположил, что эта операция



Экипаж подводной лодки E7

может вызвать подход главных сил Флота Открытого Моря, поэтому предложил выслать на поддержку "Invincible" и "New Zealand" миноносцы и крейсера Гранд-Флита. Рано утром 27 августа он уведомил Адмиралтейство, что отряд из четырех крейсеров и шести легких крейсеров под командованием контр-адмирала Дэвида Битти вышел на соединение с "Invincible" и "New Zealand".

28 августа 1914 г. у Гельгоlanda произошел бой, состоявший из трех фаз. Немецкое командование упустило благоприятную возможность задействовать в том бою свои ПЛ – он произошел к западу от линии, где держались U-5, U-10, U-25 и U-28. Из всех британских субмарин одна E4 смогла принять участие в операции. На второй фазе произошла кульминация боя. Германский миноносец V-187 попал в сферу перекрестного огня с двух английских легких крейсеров – они начали его обстрел с расстояния 25 кабельтовых, затем приблизились на 3 кб. Снаряды попадали в V-187 непрерывно, причиняя сильные повреждения: он получил несколько попаданий в вентиляторы, котлы и турбину. Пар, смешанный с черным дымом, выходил из пробоин, из входного и машинного люков, вследствие чего затруднялась стрельба из кормового орудия. Вся кормовая часть миноносца была объята пламенем от горевшего боезапаса, и после попаданий

фугасных снарядов он начал погружаться носом и гонуть. Тогда британские крейсера прекратили огонь и послали шлюпки спасать немецкий экипаж. Не успели они подойти к месту гибели миноносца, как из мглы показался германский крейсер типа "Stettin".

Это обстоятельство затруднило операцию по спасению экипажа V-187, но тем не менее английским морякам удалось взять в плен двух офицеров, в том числе начальника отряда, и 26 матросов. После этого

английские корабли дали обратный ход. При приближении немецкого крейсера к эпицентру боя, английский "Defender" попал под его сильный огонь. "Defender" вынужден был оставить свои шлюпки (уже с частью спасенного немецкого экипажа) и уходить из зоны обстрела.

Тем временем командир E4 капитан-лейтенант Э. Лейр, наблюдавший бой в перископ, атаковал "Stettin". Лодка выпустила торпеду, но крейсер резко изменил курс прямо на нее и тем самым избежал попадания. Быстро погрузившись, чтобы не быть протараненной, через некоторое время E4 вновь всплыла: крейсера поблизости не было, а шлюпки оставались на месте. Лодка приблизилась к ним. Шлюпки были переполнены тяжело ранеными немецкими матросами; англичане оказывали им первую помощь, перевязывали, а из-за нехватки бинтов рвали на себе обмундирование и применяли полосы из одежды в качестве перевязочного средства. Среди спасенных немцев не получили ранений два офицера и восемь матросов.

Командир E4 не мог принять на борт всех людей, находившихся в шлюпках, поэтому он взял только команду с "Defender", одного германского офицера и двух матросов. Остальные остались в шлюпках. Лейр снабдил их компасом, пресной водой и сухарями, указал курс на Гельголанд, а сам пошел на звуки доносившихся выстрелов.

Моральный перевес боя оказался на стороне англичан. Немцы предполагали, что англичане предпримут набег на Гельголандскую бухту. И все же, операция английского флота в зоне германских портов стала полной неожиданностью для германского командования. Немцы тогда потеряли "Koln", "Ariadne" и "Mainz". После того, как гросс-адмиралу Тирпицу вручили подробное описание "этого столкновения", как он назвал бой в своих воспоминаниях, он посчитал, что "потери произошли от того, что флот не вышел для боя". В ответ от одного из своих подчиненных адмирал услышал, что потеря крейсеров произошла из-за небывалой смелости англичан. Тирпиц пишет, что во флоте все были возмущены этими словами, после чего на бортах судов стали находить "аномальные надписи мелом, выражавшие это чувство... Кайзер не желал иметь подобных потерь".

В итоге Тирпиц откровенно признавал, что германский "гельголандский угол благодаря дежурству там неприятельских подлодок как оперативная база для наступления нашего флота оказался менее подходящим", чем предполагалось перед началом кампании. После боя у Гельгоlanda немцы не рисковали выходить с кораблями далеко в море, и вынуждены были держаться вблизи своих укрепленных баз. Результат боя заставил германское командование обратить внимание на неправильный метод использования подлодок как оборонительного средства. Для прикрытия лодками подходов к бухте семь ушли в устье реки Эмс, и на эту флотилию была возложена охрана бухты с запада.



Командир E9
Макс Хортон

Нужно отметить еще один важный факт, о котором не любят говорить английские авторы. После Гельгоlanda немецкие минные заграждения, выставленные вблизи английских берегов, в совокупности с действиями подлодок типа "U" представляли собой эффективное оружие. Это вынуждало англичан начиная с первых чисел сентября 1914 г. кроме тральщиков и сторожевых флотилий, задействовать 250 рыбацких траулеров. Всем этим судам предписывалось проводить траления, наблюдать за протраленными фарватерами, обнаруживать подлодки противника и не допускать постановок новых минных заграждений.

Между тем, боевое дежурство английских ПЛ в районе бухты не прекратилось. С уходом надводных кораблей из этой части моря у командиров лодок появилось больше возможностей по части торпедных атак. Первому произвести атаку выпало командиру Е9 капитан-лейтенанту Макс Хортону. Он находился к юго-востоку от Гельгоlanda, и ночь с 11 на 12 сентября провел лежа на грунте на дне бухты на глубине 120 футов (около 40 м). На рассвете лодка всплыла на глубину перископа, и на расстоянии примерно двух миль Хортон увидел старый крейсер "Hela" (2082 т), переделанный немцами под яхту командующего.

С прояснением погоды Е9 атаковала противника. Выпустив две торпеды из обоих носовых аппаратов, лодка быстро погрузилась, и на ней услышали сильный взрыв. При всплытии Хортон увидел, что крейсер стоит накренившись на правый борт, но сам тут же подвергся обстрелу. Вновь погрузившись, в оставшуюся часть дня Хортон больше не имел возможности всплывать из-за присутствия миноносцев, и только ночью сумел всплыть и зарядить батареи. Когда он возвращался в базу, то следуя остроумной традиции подплава королевского флота, приказал поднять пиратский флаг под названием "Jolly Roger" - "Веселый Роджер". Этот флаг английские подводники всегда поднимали при возвращении после результативных походов.

В первые месяцы кампании 1914 г. так называемые ранние патрули (Early Patrols) потеряли одну ПЛ типа "Е" - Е3. В начале октября, находясь на боевом дежурстве, Е3 заметила немецкий гидросамолет, садящийся на воду. Неожиданно для его экипажа лодка всплыла почти борт о борт с самолетом и принудила пилота и механика сдать, после чего потопила машину. В течение октября Е3 крейсировала у устья реки Емс, но 18 числа в поисках противника отделилась далеко от берега. При всплытии ее заметили германские миноносцы и отрезали пути отступления к бухте. Начавшийся ими интенсивный обстрел продолжался до тех пор, пока ПЛ не затонула.

Крейсерско-патрульные рейды английской подводной флотилии в Северном море имели важное значение еще по одной причине – произошло резкое снижение процента коммерческих судов, подвергшихся нападению. К примеру, в течение весны 1915 г. в море находилось около 6000 английских судов, из которых



У перископа

погибло 21 с общим тоннажем 65000 т. За этот же период подверглось нападению 29 судов других наций, из которых пострадало всего пять. Это заставило германское командование изменить тактику в отношении борьбы с коммерцией противника – кроме атак с подводных лодок, немцы стали нападать на торговые суда с воздуха, причем воздушной атаке подвергались суда даже в устье Темзы.

Особенно колоритно (и, понятно, с патриотическим пафосом) обрисовал сложившуюся ситуацию в связи действиями британской подводной флотилии Дж. Корбетт. По его словам, дозоры траулеров и миноносцы противника "не переставая, днем и ночью, как гончие, рыскали по всем направлениям. Цеппелины и гидросамолеты непрерывно держались в воздухе... Подводные лодки являлись щупальцами наших главных сил, и мощь Гранд-Флита всегда ощущалась в устьях неприятельских рек".

В ноябре-декабре 1914 г., несмотря на полную готовность королевского флота, в северной части Северного моря немцы провели удачную операцию против английских сил. Поэтому британское командование резонно ожидало со стороны противника повторения попытки в южном районе, который считался слабее охраняемым. 20 декабря туда вышел отряд адмирала Д. Битти, которому предстояло соединиться с главными силами Гранд-Флита. Полное развертывание сил предполагалось завершить к первому дню Рождества.

ВОИНА ВОЗДУШНОГО МИНОНОСЦА СЪ ПОДВОДНОЮ ЛОДКОЮ.



Из картин войны будущего. Аэроплан готовится бросить разрывную бомбу в подводную лодку-миноносецъ.

Атака подводной лодки гидросамолетом
(С рисунка того времени)

Главную задачу британское командование видело в том, чтобы такой концентрацией флота привлечь подход Флота Открытого Моря и дать ему эскадренный бой. Ближайшие тактические цели англичан включали также воздушный налет на немецкие ангары, а в случае их необнаружения планировалась бомбардировка любых военных объектов, кораблей и сооружений противника. Воздушной разведке англичан предстояло выяснить сведения о количестве судов, находившихся в германских базах Вильгельмсгафене и Киле.

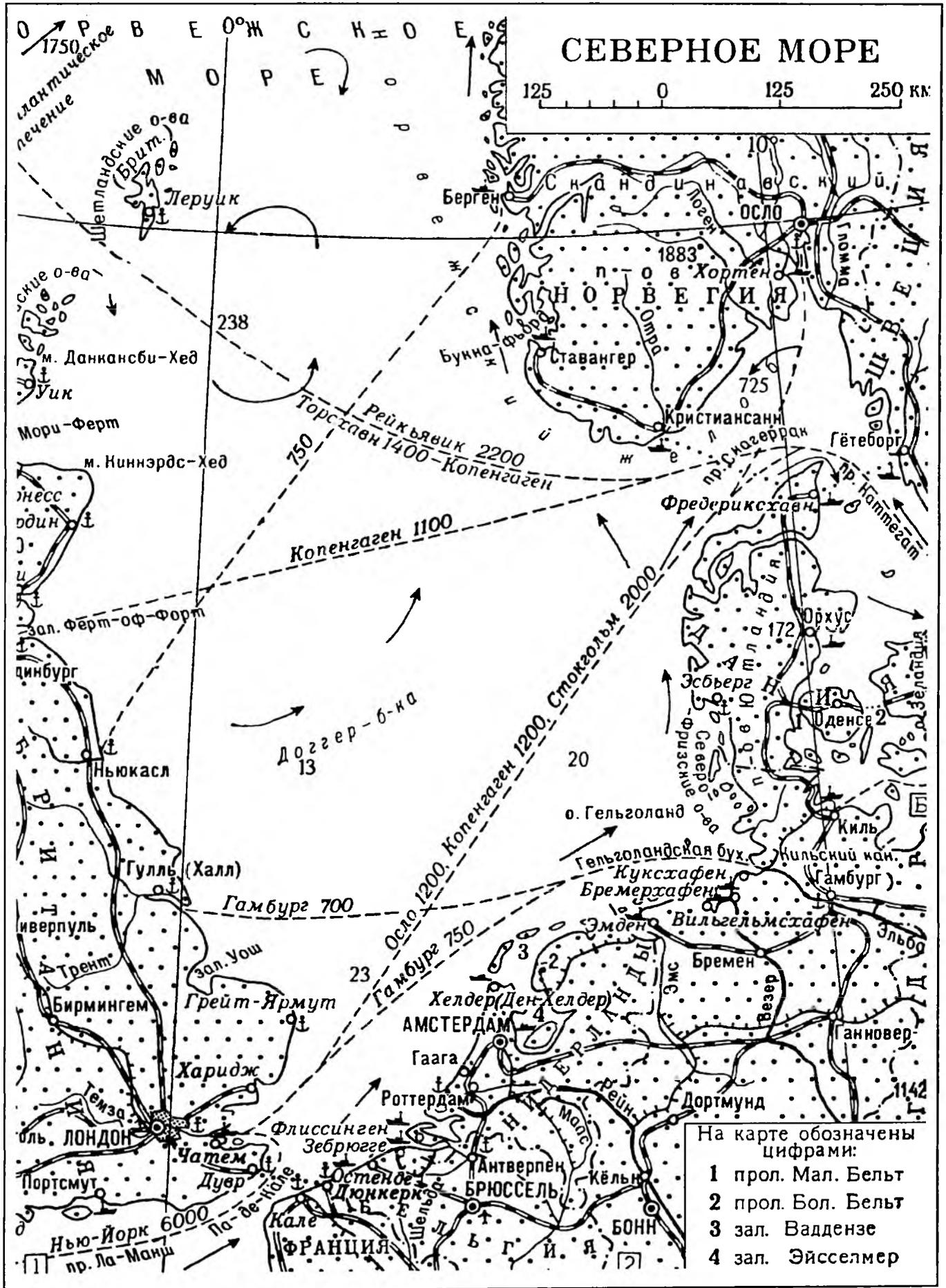
К Рождеству (25 декабря) 1914 г. весь Гранд-Флит сосредоточился примерно посередине Северного моря. В целом запланированная воздушная акция англичан прошла безуспешно, и попыток произвести бомбардировок больше не предпринималось. В заданный район Флот Открытого Моря не вышел, однако туда вылетели немецкие цеппелины и гидросамолеты с целью атак английских кораблей. Что касалось британских самолетов, то англичане не учли одного обстоятельства.

Вследствии туманов, свойственных тому времени года, продолжительный полет требовал большого расхода горючего, а из-за его нехватки некоторые ма-

шины не могли долетать до своей авиаматки и совершали вынужденную посадку на воду. Так произошло с тремя самолетами, экипаж которых был спасен E11. Это была та самая E11, которая в октябре 1914 г. вместе с первыми ПЛ E1 и E9 совершила переход из Ярмута через Северное море в Балтику. Только E1 и E9 прошли Зунд успешно, а E11 из-за повреждений в машинах и невозможности прорваться через Проливную зону вынуждена была вернуться в базу.

Едва команда E11 успела снять летчика с первой машины и взять ее на буксир, как на воду сели еще две. Экипаж быстро обрубил буксир, и лодка поспешила к этим машинам, так как ситуация становилась особенно опасной из-за приближавшихся цеппелинов. Они уже были настолько близко, что не успели англичане принять своих летчиков на борт лодки и быстро погрузиться, как над ней сразу упали две бомбы.

Таким образом, в первый день Рождества 1914 г. E11 спасла четырех летчиков, атакованных цеппелинами в Гельголандской бухте. Не получив возможности оперировать на Балтике, экипаж E11 в полной мере реализует свой героизм несколько позже, в Мраморном море, на важном для англичан и французов театре военных действий.



Еще один случай произошел с E16. 24 июля 1915 г. она вышла из Ярмута для крейсерования в устье Эмса. Утром 25 числа лодка пришла в заданный район, но сразу попала в зону действия немецких воздушных патрулей и оказалась обнаруженной. Погрузившись, E16 уже не могла всплыть, так как противник постоянно кружил над поверхностью воды и не покидал этот район. Когда лодка подошла к пловучему маяку Боркум, то носом попала в сетевое заграждение. Какие меры не предпринимались членами экипажа, нос лодки не высвобождался. Тем не менее командиру E16 удалось выставить на поверхность боевую рубку и открыть люк, но оказалось, что прямо над ним кружит цеппелин, с которого тут же был открыт огонь. Пришлось снова погрузиться и продолжать предпринимать попытки вырваться из сетей, продувая и наполняя цистерны, давая ход то вперед, то назад.

В течение всего этого времени цеппелин непрерывно бросал бомбы. Наконец, после часовой напряженной работы нос освободился, и лодка оказалась на свободе. Выпустив почтового голубя с донесением начальнику флотилии об обнаруженном заграждении, командир E16 продолжил крейсерство уже без дальнейших препятствий.

Награда экипажу за пройденные испытания последовала на следующий день. В полдень 26 июля

после трехчасового нахождения на глубине (из-за активности германской воздушной разведки), ПЛ всплыла и обнаружила три немецких миноносца, шедших полным ходом. Примерно через час после сближения с целью на допустимую дистанцию стрельбы (в данном случае около 3 кб) из правого носового аппарата E16 выпустила по одному из них торпеду. Миноносцу оторвало кормовую часть, остальные развернулись и двинулись прямо на лодку, пытаясь ее протаранить. Несмотря на явный риск, командир E16 приказал выпустить еще две торпеды, но попадания не произошло, так как противник сумел уклониться.

В целом по итогам кампании 1914 г. в Северном море Тирпиц признавал, что полный успех от практической реализации англичанами своей давней концепции *Fleet in being* выразился тогда в получении ими целого ряда важных преимуществ, таких как оказание политического давления на нейтральные державы, уничтожение германской морской торговли, в установлении системы блокадных мер, осуществлении беспрепятственной доставки войск во Францию и во многом другом. С точки зрения британской военно-морской доктрины концепция *Fleet in being*, сформировавшаяся в конце XVIII столетия, означала, что морская держава должна обладать таким флотом, который одним своим присутствием способен был воспрепятствовать намерениям противника.

ДАРДАНЕЛЛЫ: ЗАМЫСЛЫ И ПРОСЧЕТЫ

Из стран – блока Антанты средиземноморский театр вероятных боевых действий особенно важным представлялся для Франции, поэтому после предложения британского МИД французское правительство немедленно приступило к рассмотрению всех проектных вариантов союзной морской конвенции. Скрещивание геостратегических интересов двух сильнейших морских держав в таком важнейшем регионе как средиземноморский происходило на протяжении более чем двух столетий, поэтому на стремление Франции распространить свое влияние в этом огромном бассейне в Лондоне отреагировали весьма болезненно. Тем не менее английской стороне приходилось проявлять выдержку и вести переговоры сдержанно, отстаивая свои позиции. В итоге по решению британского правительства к весне 1913 г. была сформирована средиземноморская эскадра в составе 16 крейсеров, из которых четыре было броненосных.

В августе 1914 г. военно-политические события на Средиземном море развивались особенно стремительно. 6 числа представители Англии и Франции скрепили своими подписями морскую конвенцию, по которой Средиземное море поступало под контроль французских ВМС. Соответственно, несколько надводных британских кораблей были отозваны в Англию, часть судов оставалась для оперирования в районе Гибралтара и Южной Атлантики, а часть поступила в распоряжение французского главнокомандующего

адмирала Буэ деЛапейрер. Небольшая английская эскадра передислоцировалась в порт Мудрос на острове Лемнос. На адмирала Буэ-деЛапейрера возлагалась также ответственность за изоляцию австрийского флота и за охрану британской торговли на главных морских путях.

На основании статей конвенции, французскому флоту была предложена Мальта в качестве основного порта базирования, и в британских правительственных кругах хорошо понимали, что такая мера как нельзя соответствовала обстановке. Заручившись объявлением Италией нейтралитета, германские корабли ушли из Средиземного моря, и единственной угрозой для союзников оставался австрийский флот. Однако с подписанием морской конвенции совместные англо-французские операции на начальный период войны не получили конкретной разработки из-за существовавшей на тот момент неопределенной дипломатической ситуации в отношении Австрии. Несмотря на то, что это государство уже находилось в состоянии войны с Россией, в Вене не торопились объявлять войну Франции. В Париже австрийские дипломаты продолжали высказываться исключительно о мирных намерениях своего руководства.

Накануне, 2 августа 1914 г., о своем нейтралитете заявило правительство Турции. Однако в тот же день турецкие представители подписали с Германией дружественный договор, одна из ключевых статей ко-

того декларировала, что в случае вмешательства России в австро-сербский конфликт Турция оставляет за собой право *casus foederis* в отношении Германии. 3 августа Германия и Турция подписали двустороннюю военную конвенцию.

Турецкое руководство не заставило себя долго ждать с практическим осуществлением пункта *casus foederis*, то есть с выполнением обязательств по союзному договору с Германией: вскоре после подписания соглашения с Берлином, в Дарданеллах были выставлены два ряда мин. Согласно другим статьям договора, Германия оставляла в Константинополе свою военную миссию, что способствовало укреплению ее позиций в турецкой столице. 11 августа два немецких крейсера "Goeben" и "Breslau" прошли через Средиземное море, благополучно миновав английские дозоры и сторожевые посты, и вошли в Босфор.

В тот период правительство Николая II всячески стремилось удержать Турцию от присоединения к австро-германскому блоку и сохранить ее нейтралитет. Российскому послу в Константинополе М.К. Гирсу были даны инструкции не упускать ни малейшей возможности для выражения турецким министрам готовности России предоставить самые серьезные гарантии территориальной целостности и неприкосновенности Османской империи. На тот период ни о каком захвате Босфора в Петербурге и не помышляли – это произойдет несколько позже, в 1915 г.

В начале августа верховный главнокомандующий великий князь Николай Николаевич предполагал заключить договор с Болгарией с расчетом на то, что если Турция все же выступит на стороне Центральных держав, то часть турецких сил окажется задействованными на сухопутном театре в боях с болгарской армией. Министр иностранных дел России С.Д. Сазонов предпринял несколько попыток склонить Болгарию на сторону Антанты, обещая болгарам территориальные компенсации. В качестве еще одного варианта российский МИД предусматривал добиться от Болгарии хотя бы провозглашения нейтралитета, но она не сделала ни того, ни другого.

Особенное опасение России вызывало и то, что Австрия еще до объявления войны Францией двинет свой флот в Дарданеллы на соединение с оказавшимися в турецких водах двумя германскими крейсерами. Целью такой акции могло стать оказание военного и политического давления на турецкое руководство, прорыв в Черное море и принуждение Болгарии присоединиться к Тройственному союзу. В Foreign Office хотя и не были обеспокоены этой проблемой подобно своим петербургским коллегам, но тем не менее дали указание поддерживать на переговорах в Париже все предложения российской стороны, касающиеся скорейшего объявления Францией войны Австрии. Наконец, 11 августа 1914 г. французский посол покинул Вену.

После того как дипломаты расставили все точки над *i*, в Средиземном море для блокады Дарданелл остались два английских крейсера – "Indefatigable" и



Осмотр 47-мм орудия на одной из английских подводных лодок

"Defence". Несколько позже к ним присоединились три английских и два французских корабля. Их основная задача состояла в том, чтобы не допустить выхода из пролива "Goeben" и "Breslau" - уничтожение этих крейсеров оставалось в силе даже в том случае, если бы они вышли под флагами нейтральных государств.

Тем временем обстановка в самой турецкой столице все более накалялась. Несмотря на преобладание партии сторонников невмешательства в войну во главе с великим визирием, происходило усиление позиций прогермански настроенной группировки во главе с военным министром Энвером-пашой. С их стороны не исключалась возможность совершения государственного переворота при содействии "Goeben" и "Breslau", а также при активной поддержке германской военной миссии, которой удалось установить полный контроль над турецкой армией.

Единственным противовесом в создавшемся положении могла стать эскадра союзников, но по ряду причин она не могла войти в Дарданеллы, так как минные заграждения пролива находились в ведении Энвера-паши. В той ситуации в Лондоне представляли себе только один выход, а именно – присутствие английских и французских кораблей перед входом в пролив и оказание тем самым моральной поддержки великому визирию и его сторонникам.

Уже в первые недели войны на совместных совещаниях высших чиновников британского МИД и лордов Адмиралтейства стали всерьез размышлять над

вероятностью форсирования Дарданелл в качестве ответной меры в том случае, если в Турции все же установится военная диктатура. Тем временем ситуация в самом Константинополе продолжала ухудшаться. В сентябре 1914 г., когда в Лондоне уже не сомневались в факте вступления Турции в войну на стороне Германии, в британском МИД заговорили о разделе Турции, полагая, что дни Османской империи сочтены и ей пришло время прекратить свое существование.

Однако в виду того, что четкого плана войны с Турцией у государств членов блока Антанты не существовало, а вероятность военного столкновения нарастала, Первый Лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль созвал совещание из представителей морского и сухопутного ведомств и начальников штабов, на котором предложил рассмотреть дарданелльский вопрос. Предложение Черчилля было встречено далеко неоднозначно, и во время обсуждения между участниками совещания развернулась острая дискуссия.

Противники форсирования Дарданелл обосновывали свои доводы несколькими аргументами. Прежде всего они исходили из соображений специфики географического положения пролива. Как известно, его длина простиралась до 70 км, наибольшая ширина равнялась 7,5 км, наименьшая — 1,3 км. Глубины составляли от 46 до 106 м, что по мнению противников форсирования позволяло туркам выгодно выставить минные заграждения и расположить противолодочные средства с целью затруднить подводную войну. В сочетании же с береговыми батареями орудий разных калибров создавались сильные оборонительные позиции, считали они. Также учитывались и другие важные обстоятельства.

Англичане как никто другой хорошо знали о том, что большая часть укреплений пролива представляло собой старые, открыто стоящие форты, построенные английскими и французскими инженерами еще в 1877-1878 гг. Вооружение этих фортов состояло из устаревших орудий, но в 1912-1913 гг. турки под руководством германских инструкторов соорудили там несколько новых, крупновских батарей, укрытых в "складках" местности. Все оборонительные сооружения группировались таким образом: вначале располагались форты у входа со стороны Эгейского моря, затем на высотах мыса Кефец, потом у Чанаккале (Чанак) и у мыса Нагара. В целом артиллерия насчитывала около сотни орудий с дальностью стрельбы из крупнокалиберных пушек в 7,5 км — 9,6 км, что в совокупности всех факторов затрудняло прорыв флота к Босфору.

Между тем экипажи "Goeben" и "Breslau" не только не покинули Константинополь, но в дополнение к ним в Турцию через территорию Румынии и Болгарии прибывали большие партии немецких военнослужащих: офицеров, матросов и морских пехотинцев, а турецкие канонерки начали проявлять повышенную активность в Красном море. К этому добавились опасения России за свое положение на

Черном море, которые оказались далеко не беспочвенными. 28 октября 1914 г. "Goeben" и "Breslau" вышли из Босфора в Черное море, а 29-30 октября турецко-германская эскадра потопила под Севастополем транспорт "Прут" и обстреляла приморские города Одессу, Севастополь, Феодосию и Новороссийск. Донесение главнокомандующего объединенной германо-турецкой эскадрой немецкого контр-адмирала В. Сушона, руководившего операцией, вызвало неподдельную тревогу среди турецкого руководства. До этого инцидента Османскую империю еще можно было удержать от вступления в мировую войну, так как великий визирь, принц Саид-Халим и их единомышленники являлись противниками участия в войне. Теперь это стало проблематичным.

В ответ на враждебные акции крейсеров Россия самостоятельно, не поставив в известность союзную Англию и Францию, 31 октября 1914 г. объявила Турции войну; 2 ноября 1914 г. Николай II подписал манифест об объявлении войны Турции. В манифесте подчеркивалось: "Безрассудное вмешательство Турции в военные действия только ускорит роковой для нее ход событий и откроет России путь к разрешению завешанных ей предками исторических задач на берегах Черного моря". Как выразился С.Д. Сазонов, теперь Россия желала бы получить прочные гарантии на Босфоре.

9 ноября министр иностранных дел Англии Э. Грей сделал русскому послу А.К. Бенкендорфу совершенно неожиданное и сенсационное заявление. Впрочем, принимая в расчет соблюдение прежде всего собственных политических интересов, можно предположить, что это был всего лишь расчетливый ход дипломатии "туманного Альбиона", который вряд ли бы перерос в практическое воплощение. Тем не менее Грей произнес такие слова: "Если Германия будет раздавлена, судьба Проливов и Константинополя не может быть решена иначе, как сообразно с выгодами России". Король Георг V пошел еще дальше и сказал Бенкендорфу буквально следующее: "Что касается Константинополя, то он должен быть вашим".

Таким образом, отношение России к судьбе Проливов обозначилось в иной, диаметрально противоположной плоскости по сравнению с августом 1914 г. Теперь любая информация из Лондона о ходе дебатов по дарданелльской проблеме в Петербурге воспринималась особенно внимательно. Там четко осознавали, что замыслы союзников в отношении форсирования Дарданелл и захвата Константинополя становились для России весьма нежелательными, так как коренным образом противоречили ее исконным геополитическим интересам. Эти интересы Россия преследовала начиная с 1770-х -1780-х гг., когда кабинет Екатерины II занимался разработками планов утверждения сначала на европейском берегу Босфора, а затем и прямого захвата Проливов и вторжения в Константинополь. Теперь вопрос о том, кто будет владеть столицей Османской империи — Россия или Англия — приобретал особую остроту.

Тем временем командующий союзным англо-французским флотом у Дарданелл английский вице-адмирал С. Карден получил приказ обстрелять внешние форты, что и было сделано 3 ноября. После обстрела турки вместе с немецкими инструкторами усилили оборону пролива. Главные оборонительные средства они сосредоточили в его центральной части, вне досягаемости англо-французской судовой артиллерии со стороны Эгейского моря. На этих участках для борьбы с флотом соорудили тяжелые батареи. В дополнение к уже имевшимся минным полям было выставлено еще 10 рядов минных заграждений с особыми системами, затруднявшими траление мин, и были густо распределены противолодочные сети. По совету германских офицеров, руководивших оборонительными мероприятиями, турки установили на обоих берегах дополнительные мощные прожектора и устроили торпедные станции.

Турецкий флот укрылся в Мраморном море, готовый поддержать оборону своей артиллерией и атаковать корабли, которым удастся прорваться через оборонительную систему в центральной части пролива.

5 ноября 1914 г. подтвердились самые худшие прогнозы относительно Турции – последовало ее вступление в войну на стороне Германии и вторжение турецких войск в Египет. В связи с изменившимися обстоятельствами англичане видели свою главную задачу в том, чтобы не допустить захвата Суэцкого канала как жизненно важной коммуникации, связывающей Великобританию с ее доминионами в Индийском и Тихом океанах. Английское командование пошло навстречу пожеланиям французов и передало в их ведение побережье Сирии, освободив тем самым свои военно-морские силы для сосредоточения у Дарданелл.

25 ноября на военном совете Черчилль вновь выдвинул вопрос о масштабной операции в проливе, которую предлагал немедленно обсудить уже в деталях. План предусматривал скорейшую высадку войск на побережье Турции, что, по мнению Черчилля, позволит наиболее оптимально обеспечить защиту Египта и вынудит турок рассредоточить свои силы. Далее Черчилль предлагал овладеть Галлипольским полуостровом. Захват полуострова, по его замыслу, предоставит англичанам контроль над Дарданеллами и в конечном итоге позволит занять Константинополь.

План дарданельской операции встретил сильную оппозицию со стороны некоторых высших морских офицеров во главе с адмиралом Джоном Фишером. Безусловно, Фишер хорошо понимал необходимость решительных действий в восточной части Средиземного моря, и ранее во время обсуждений вариантов выбора новых театров неоднократно высказывался за то, чтобы Турция стала объектом нападения. Однако в дальнейшем ситуация изменилась из-за проблем с сухопутными силами, которые неоткуда было взять. Без значительного армейского десанта, считал Фишер, одними только силами флота операцию проводить нельзя.



Е31 и Н21 в Гарвиче у борта плавбазы

Иное дело, по его мнению, являлась силовая демонстрация – например, для отвлечения турок от Кавказского фронта. В таком случае самостоятельное выступление флота было бы вполне целесообразным, и Фишер даже предлагал выделить в дополнение к старым кораблям новые – “Agamemnon”, “Lord Nelson” и “Queen Elizabeth”. На том этапе Фишер высказывался за то, что намного полезнее будет бомбардировать дарданельские укрепления, чем тратить снаряды в Гибралтаре. Но когда проект демонстрации начал выливаться в форму широкомасштабной операции форсирования Проливов и овладения турецкой столицей без участия крупных армейских подразделений, Фишер выступил решительно против.

Опасения адмирала с каждым днем усиливались. Операция требовала задействования значительных сил флота, а Фишер не хотел их втягивать и тем самым терять достигнутого господства в отечественных водах. Его убеждения базировались на идее, подкрепленной опытом прошлого, а именно: господство в Home Waters неизменно должно доминировать над всеми другими операциями на море. Фишер был настолько убежден в своей правоте, что подал премьер-министру Г. Асквиту докладную записку с изложением своих воззрений на эту проблему. В первую очередь он доказывал, что оборона собственных территориальных вод полностью еще не удовлетворяла требованиям обстановки.

Позиция Уинстона Черчилля была прямо противоположной и сводилась к мысли об уже достигнутом преимуществе англичан на северном театре. Сопоставляя количественный состав противоборствующих флотов, он доказывал, что численный перевес Великобритании все же позволяет предпринять вспомогательные операции, не нарушая господства в Северном море.

3 января 1915 г. Черчилль послал вице-адмиралу С. Кардену запрос: “Считаете ли вы, что операция по форсированию Дарданельского прохода может быть выполнена силами только флота? Можно ли бу-

дет при этом использовать вспомогательные корабли и пустить вперед угольщики или торговые суда, приспособленные для вылавливания мин, или снабженные противоминной защитой? Важность искомым результатов может оправдать тяжелые потери”.

Ровно через день, 5 января, Карден дал такой ответ: “Я не думаю, что через Дарданеллы можно прорваться внезапной атакой, но они могут быть форсированы при помощи морской операции большого напряжения, при очень значительном количестве кораблей”.

Пока в верхних эшелонах военно-морского руководства происходили оживленные дебаты, адмирал Карден – по согласованию с Черчиллем – отдал приказ о выходе к Дарданеллам шести субмарин, три от английской и три от французской сторон. По всей вероятности, эта акция планировалась как чисто экспериментальная, с целью выполнения пробного разведывательного рейда. Для участия в ней англичане направили свои малые ПЛ В9, В10 и В11 старой постройки (1906 г.), несмотря на то, что они не предназначались для дальних переходов, да к тому же морально и технически устарели.

Перед командиром подводной флотилии английским лейтенантом Дж.Н. Понэллом встала проблема прохода через турецкие минные заграждения, и он категорически не захотел рисковать одновременно всеми тремя лодками. Судя по всему, французы также не желали напрасных потерь, так как по согласованию с ними в порядке опытного рейда была назначена всего одна ПЛ – английская В11 (командир лейтенант Н.Д. Холбрук). Выполнение операции назначили на 13 декабря, с учетом характера подводных течений, свойственных времени года.

Лодке предназначалось попытаться войти в Дарданеллы и, двигаясь северо-восточным курсом, атаковать любой немецкий корабль, который она увидит. После входа в пролив В11 продолжала движение до тех пор, пока не заметила первые минные поля, состоявшие из пяти рядов якорных мин. Погрузившись на предельную глубину, ПЛ смогла пройти этот опасный участок, очищая проход от мин при помощи талрепа и отводя якорные цепи на максимальную ширину. Благополучно миновав минные заграждения, В11 всплыла на глубину перископа и обнаружила турецкий линкор “Messudieh”, стоявший на якоре у азиатского берега на параллели Галлипольского полуострова.

Из английских источников явствует, что в результате всего одного выстрела, сделанного В11 из носового аппарата с расстояния 730 м, “Messudieh” опрокинулся и в течение десяти минут затонул. Немецкий же автор и участник операций в турецких водах Герман Лорей в своих воспоминаниях пишет следующее: “13 декабря пришла телеграмма, которая сообщала, что английская подлодка двумя торпедами потопила линейный корабль Messudieh. После полудня лодку видели уже выходящей из пролива. Сам

корабль не имел боевого значения, но к сожалению на нем погибла половина его современных 15-см орудий, большая часть боевого запаса и отличная радиостанция. Сушон передал этот старый корабль дарданелльским укреплениям в качестве пловучей батареи и предлагал поставить его на якорь на малых глубинах у набережной Чанака в качестве дополнения к батареям. Но корабль был поставлен вне района крепости, а теперь торчал из воды и к несчастью являлся отличным приметным пунктом для неприятеля при подходе к проливу.

Подводной лодке, потопившей Messudieh, пришлось предварительно пройти два минных заграждения, расположение которых было, по-видимому, ей точно известно. Подобные сведения неприятель мог получать от греческой части населения дарданелльских деревень, легко узнававшей все мероприятия по обороне. Из задержанных и расшифрованных турками телеграмм русского посла Гирса явствует, что он имел весьма точные сведения обо всех мероприятиях по обороне страны. Например, число мин в Дарданеллах было указано им с точностью до одной. После появления этой первой подводной лодки приходилось считаться с частыми их прорывами в Мраморное море, поэтому была организована противолодочная дозорная служба”.

Успешное прохождение британской ПЛ через минные поля и возможность оперировать против кораблей противника укрепили Черчилля и его сторонников в решении готовить крупномасштабную операцию в Дарданеллах. Через месяц французы предприняли попытку повторить действия В11, однако им этого не удалось. 11 января 1915 г. ПЛ “Saphir” выскочила на мель у мыса Нагара и была расстреляна турками.

28 января 1915 г. правительство Великобритании приняло окончательное решение о форсировании Дарданелл. Однако несмотря на то, что на предшествующем расширенном заседании военного совета учитывались возможные факторы риска, просчитывалось множество вариантов, далеко не все они были выяснены до конца. И все же, этот проект был передан в Париж и Петербург. Начать операцию планировалось 19 февраля 1915 г.; командование флотом возлагалось на вице-адмирала С. Кардена. Дата 19 февраля была чисто символическая, так как в тот день, только в 1807 г., английскому адмиралу Д. Дакаорту удалось форсировать Дарданеллы.

Находясь на Мальте, Карден совместно с представителями Генерального штаба разработал детали операции, состоявшей из семи главных фаз. Начать операцию предполагалось с разрушения внешних укреплений у входа в пролив со стороны Эгейского моря и на северном берегу Галлипольского полуострова, затем произвести траление минного поля в проливе и разрушить последующие укрепления вплоть до узкости. Дальнейшие этапы включали разрушение укреплений над узкостью и траление главных минных за-

раждений, затем – подавление сопротивления фортов за узкостью. После этого уже планировался проход флота в Мраморное море и операции в нем.

План С. Кардена получил полное одобрение и поддержку Уинстона Черчилля, который не замедлил ввести в курс дела союзников. Главком Николай Николаевич считал дарданелльский проект вполне отвечающий его желаниям. Французский морской министр Оганьер также в целом его одобрил, однако высказался о желательности участия в нем кораблей французского флота, на что из Лондона последовало затяжное молчание.

Пока союзники улаживали трения, прошло некоторое время, и к середине февраля турки уже располагали информацией о намерении англо-французского флота форсировать Дарданеллы. В турецкой столице знали также и о том, что одновременно с началом операции русские предпримут попытку прорваться в Босфор со стороны Черного моря. Соответственно, турки усилили систему обороны, доведя численность артиллерии фортов и батарей до 199 орудий. На внешних батареях у входа в Дарданеллы на обоих берегах были установлены пушки Круппа с калибром от 15 до 35,5 см, на промежуточных – 85 орудий, на внутренних в районе Чанаккале – 88 орудий. Вся система минных заграждений состояла из 10 линий с 375 минами.

Общая численность англо-французской эскадры союзников достигала 12 линейных кораблей. Как уже упоминалось, согласно статьям англо-французской морской конвенции оперативное руководство в Средиземном море принадлежало Франции, однако после вступления в войну Турции большинство кораблей, действующих против нее, оказались английскими. В ходе новых переговоров французы уступили своему союзнику приоритет в Дарданелах, но сохранили за собой командование в зоне побережья Сирии.

В феврале в распоряжении адмирала Кардена кроме 12 линкоров оказалось также четыре легких крейсера, шесть гидросамолетов, одна канонерка и семь подводных лодок, из них две французские. Число траулеров предлагалось довести до 14, еще столько же, и вдобавок шесть миноносцев обещали предоставить французы. На гидросамолеты возлагалась разведка и корректирование корабельного огня – для этих целей в базу специально прибыл гидротранспорт "Arc Royal".

В окончательном варианте план операции состоял из семи фаз: 1. Обстрел наружных фортов при входе в пролив, в бухте Безика и на северном берегу Галлиполи; 2. Траление минного поля и разрушение фортов между входом и узкостью; 3. Разрушение фортов в узкости; 4. Траление минного заграждения у Кефеца; 5. Разрушение фортов выше узкости. Полное уничтожение фортов беглым огнем с расстояния 15-20 км (2,7 – 6 км); 6. Проход флота в Мраморное море; 7. Оперирование в Мраморном море. Огневая мощь союзников обеспечивалась 92 орудиями от 24 до 38-см



Погрузка торпеды на одной из английских подводных лодок

калибра и 190 орудиями калибром от 10 до 19 см, то есть англо-французский флот имел над берегом семикратное превосходство в крупной и восьмикратное в средней артиллерии.

19 февраля 1915 г. в 9 ч 51 мин по одному из фортов был сделан первый выстрел. Стрельба началась с якорной стоянки с дистанции 7-11 км. Тем не менее многочасовая (до 17 ч 30 мин) бомбардировка англо-французских кораблей не смогла подавить огневого сопротивления фортов. Превосходство дальнбойной морской артиллерии над береговой было несомненно, но в то же время у союзников выявились недостатки корректирования стрельбы на дальних дистанциях корабельными средствами. Гидросамолеты возвращались с неутешительными известиями, что орудия на фортах целы, а их повреждения ничтожны.

В одном из первых донесений об операции вице-адмирал Карден писал: "Результат действия 19 февраля показал воочию, что эффект бомбардировки с дальних дистанций прямым огнем по современным земляным фортам незначителен. Наблюдалось много попаданий в форты обыкновенными 12 дюймовыми снарядами, но когда корабли приблизились, то со всех четырех фортов орудия вновь открыли огонь".



Новое оружие морской войны — подводная лодка у борта плоскопалубного "Виктори"

5 марта Черчилль направил русскому верховному командованию запрос: "Правительство Англии самым серьезным образом надеется, что когда наступит момент прорыва английского флота в Мраморное море, русский флот одновременно с началом атаки Дарданелл союзниками начнет систематическую с дальних дистанций бомбардировку внешних фортов Босфора, чему придается первостепенное значение".

В марте 1915 г. дарданелльская операция возобновилась. Дорога из Берлина до Константинополя еще не функционировала, но несмотря на это немцы систематически поставляли туркам различные предметы боевого снаряжения и своих офицеров – военных инструкторов, под руководством которых происходило сосредоточение войск обороны и устройство галлипольских укреплений. Сведения воздушной разведки англичан подтверждали наличие вновь строящихся укреплений, целью которых оставалось прикрытие минного поля у мыса Кефес. Союзникам нельзя было терять ни минуты.

Однако форсировать Дарданеллы силами флота англичанам тогда не удалось. Во время операции корабли подвергались жесточайшему обстрелу с турецких батарей, за которыми осталась окончательная победа. Свою роль сыграли и такие факторы как хо-

рошо организованная минная оборона противника, которую составляли минные поля в сочетании с прикрывающими их береговыми батареями средних калибров. Серьезные повреждения английским кораблям наносили турецкие подвижные тяжелые гаубицы.

Операции английских подводок в Мраморном море начались 17 апреля 1915 г. Открыла кампанию E15 – она вышла под командованием капитан-лейтенанта Т.С. Броди. С рассветом лодка погрузилась и следовала на малых глубинах, придерживаясь середины пролива. Одновременно самолеты осуществляли воздушный контроль, а в случае необходимости получили приказ бомбардировать береговые укрепления, отвлекая тем самым внимание турецких артиллеристов от поверхности моря. Вскоре в районе минного заграждения послышалась канонада, и вернувшийся на "Arc Royal" пилот сообщил, что к югу от мыса Кефес, в расстоянии менее 1 км от форта Дарданос, лодка выскочила на мель. Подхваченная сильным течением, она оказалась на мелководье и стояла неповрежденная.

Далее события принимали все более драматический характер. К E15 немедленно направился турецкий миноносец, пытавшийся стащить ее с мели, но был отогнан действиями британской авиации. Становилось совершенно очевидно, что турки не оставят ПЛ и будут далее пытаться либо завладеть ею, либо уничтожить. Команда E15 ничего не могла сделать, чтобы этому помешать.

Через некоторое время на ПЛ обрушился шквал огня. Первым снарядом в боевой рубке был убит командир капитан-лейтенант Т. Броди, затем еще несколько человек. Один снаряд попал в аккумуляторные ямы, и по мере того, как морская вода смешивалась с серной кислотой электрических элементов, в результате химических реакций стал выделяться ядовитый хлористый газ, наполнивший лодку. Прежде чем команда смогла выбраться наружу, шесть человек получили удушье, остальные бросились в воду, но тут были окружены турками и взяты в плен.

Ситуация оказалась критическая. Британское командование понимало, что оставлять ПЛ на берегу было нельзя, так как турки и немцы конечно же смогли бы узнать ее конструкцию. Поэтому командующий союзной эскадрой у Дарданелл адмирал Дж. Де Робек, сменивший заболевшего Кардена, принял решение уничтожить E15 прежде чем ею завладеет противник. Но выполнение задачи затрудняла близость местоположения лодки к турецким фортам, поэтому не теряя времени командиру ПЛ В6 лейтенанту Р.И. Бирчу было приказано пройти к месту аварии и взорвать E15. Однако не успел перископ В6 показаться над водой, как с берега последовал шквал огня. Из носового аппарата лодка успела выпустить торпеду, но цель не была достигнута, и под интенсивным обстрелом В6 ушла.

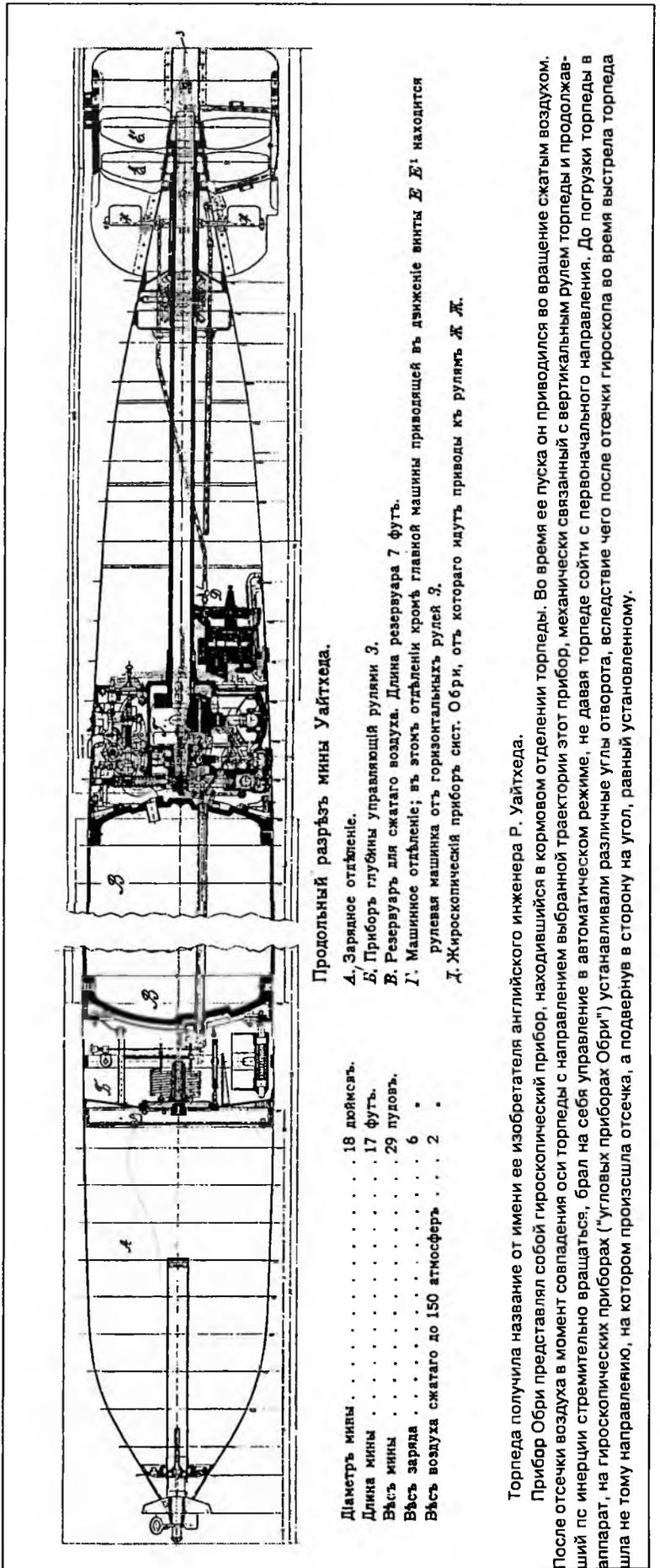
После неудачной попытки взрыва адмирал де Робек хотел уничтожить E15 с гидросамолета, но эта

акция также прошла безуспешно. С наступлением темноты к заданному району пошли английские миноносцы "Scorpion" и "Grampus", но через несколько минут они оказались в перекрестных лучах мощных прожекторов. С форта тем временем сыпали снарядами. Турки очень удачно манипулировали прожекторами и образовали такую световую преграду, что совершенно скрыли E15 от миноносцев. Несмотря на то, что "Scorpion" удалось подойти к цели менее чем на 5 кб, он так и не смог обнаружить лодку. Из-за полученных сильных повреждений корабли прекратили операцию.

Утром 18 апреля английское командование решило предпринять другой способ уничтожить E15 – огнем дальнобойной артиллерии линкоров "Triumph" и "Majestic", но все заканчивалось безрезультатно: как только корабли входили в пролив, форты и батареи открывали по ним шквальный огонь. Неудачи, однако, не остановили командующего – де Робек проявлял редкую настойчивость. Он предложил уничтожить ПЛ с моторных катеров "Triumph" и "Majestic", надеясь, что катера смогут пройти незамеченными береговыми сторожевыми постами. План был сопряжен с большим риском, так как турки установили дополнительные батареи на азиатском и европейском берегах именно с целью прикрывать работу по стаскиванию E15 с мели.

Катера вышли под общим командованием капитан-лейтенанта Робинсона. Ночь выдалась на редкость темная, и суда в полнейшей тишине медленно следовали по направлению к тому месту, откуда они должны были идти полным ходом. Не видя буквально ничего в кромешной темноте, ориентировались по слабо освещаемому компасу, и все шло благополучно до того момента, пока у входа в узкость они не попали под луч прожектора. Через мгновение вода вокруг них уже кипела от снарядов. Свет слепил глаза, море вне лучей прожекторов казалось еще темней и обнаружить лодку не представлялось возможным. Тем не менее Робинсон не отступал. Под тем чудовищным обстрелом каким-то чудом в оба катера не попал ни один снаряд, и они упорно продолжали двигаться вперед.

Наконец, осуществлению плана англичан помог сам противник. На какое-то мгновение неверно повернутый турецким оператором луч прожектора остановился на E15. Этого было достаточно. С одного катера тут же выпустили торпеду – раздался сильный взрыв, яркое пламя озарило берег, но результат оставался Робинсону неизвестен. Почти одновременно снаряд попал и в катер, который стал быстро погружаться. Второй успел



Торпеда получила название от имени ее изобретателя английского инженера Р. Уайтхеда. Прибор Обри представлял собой гироскопический прибор, находившийся в кормовом отделении торпеды. Во время ее пуска он приводился во вращение сжатым воздухом. После отсечки воздуха в момент совпадения оси торпеды с направлением выбранной траектории этот прибор, механически связанный с вертикальным рулем торпеды и продолжавший по инерции стремительно вращаться, брал на себя управление в автоматическом режиме, не давая торпедой сойти с первоначального направления. До погружки торпеды в аппарат, на гироскопических приборах ("угловых приборах Обри") устанавливали различные углы отворота, вследствие чего после отсечки гироскопа во время выстрела торпеды шла не тому направлению, на котором произошла отсечка, а подввернув в сторону на угол, равный установленному.



*В рубке Е8: командир лейтенант А. Грейг
в редкие минуты отдыха*

к нему подойти и принять с него команду. Переполненный людьми, этот катер смог благополучно вернуться, не получив ни одного повреждения.

На следующее утро воздушная разведка англичан сообщила, что E15 представляет собой грудю обломков. Исключительная по выдержке и храбрости операция вызвала неподдельное восхищение даже у их противников. Один из сотрудников американского посольства в Константинополе отметил в своем дневнике разговор, который состоялся у него с немецким офицером. Касаясь случая с E15, немец произнес такие слова: “Я обнажаю свою голову перед британским флотом”.

25 апреля 1915 г. союзнические войска решили предпринять высадку в двух пунктах Галлипольского полуострова: на крайнем юге и на западном берегу. Целью ставилось сломить сопротивление противника и захватить внутренние плацдармы полуострова. Высадка была произведена ранним утром без достаточной артиллерийской подготовки, хотя имелась авиация для указания целей и корректировки огня. Главными причинами неудач экспедиционного корпуса в Галлиполи некоторые историки назвали следующие: недостаточную артиллерийскую подготовку, вследствие чего войска понесли огромные потери (около 18 тысяч человек); крайнее утомление напряженными боями и плохое продовольственное снабжение —

вплоть до того, что солдаты питались сухарями и консервами, найденными у убитых турок.

Прорыв англо-французского флота в Мраморное море был назначен на 28 апреля 1915 г. Принимать участие в операции должны были новейшие британские линкоры, включая сверхдредноут “Queen Elizabeth”; общее командование возлагалось на адмирала де Робека.

Дипломатические последствия первых неудачных боев с турецкими войсками в ходе высадок на Галлипольском полуострове особенно рельефно обозначились в то время, когда Италия выходила из орбиты Тройственного союза и склонялась к присоединению к Антанте, а Болгария находилась в стадии раздумий и колебаний. Политические маневры греческого короля Константина, настроенного прогермански из-за родства с Вильгельмом II (приходились друг другу двоюродными братьями) приводили к удержанию Греции от присоединения к блоку Антанты.

И все же, 2 мая 1915 г. Италия вступила в войну на стороне Англии, Франции и России, потребовав взамен крупные территориальные приобретения — Триест, Южный Тироль, Северную Далмацию, колониальные владения в Африке и ряд областей в Малой Азии. Кроме того, от лондонских банкиров итальянское правительство получало заем на баснословную сумму в 60 миллионов фунтов стерлингов. Вместе с тем, статьи договора не предусматривали непосредственного участия Италии в военных действиях против Турции, чем и воспользовалось руководство страны.

Одновременно русское командование на Черном море предприняло две бомбардировки укрепленной Босфора. 2 мая русский флот подошел к проливу и в течение 2,5 часов корабли “Три Святителя” и “Пантелеймон” под защитой отряда тральщиков последовательно на ходу обстреляли босфорские форты и батареи — ответный огонь турок происходил с большими недолетами. В результате бомбардировок начались пожары.

Тогда же в мае 1915 г. в Средиземное море смогла пройти германская подлодка U 21, что затруднило действие кораблей, а командиры получили указание не выходить в море без защитных сетей. Командир U-21 капитан-лейтенант Хёрсинг провел ПЛ через Гибралтар, тем самым доказав возможность доходить до Адриатики, не имея на пути следования ни одной маневренной базы. Разведка англичан обнаружила, что на побережье Испании, в Виго, немцы устраивали склады с запасами — похоже, что специально для подлодок. Такие же донесения поступали с берегов Португалии и из различных пунктов Средиземного моря.

В результате торпедных атак U-21 англичане понесли тяжелые потери — были взорваны линкор “Triumph” и адмиральский корабль “Majestic”; на “Triumph” погибло 78 человек, на “Majestic” — 40. Эти события вызвали опасения командования за новейший “Queen Elizabeth”, и он был отозван в отечественные воды. Через некоторое время дарданелльский театр

покинули "Prince of Wales", "London" и "Implacable", но их уход компенсировался французскими кораблями, число которых по условиям морской конвенции французское руководство довело до шести. Они оказывали огневую поддержку десанту и обстреливали новые крупнопортовые батареи противника, установленные на азиатском берегу. У Дарданелл англичане оставили несколько своих старых кораблей, которые защитили противолодочными сетями. Из тральщиков были образованы спецфлотилии для наблюдения и несения дозорной службы.

Постепенно союзники отводили свои корабли из эпицентра боев и сосредотачивали их на рейде Мудроса. На остров Тенедос прибыла французская авиаэскадрилья в составе 11 самолетов и приняла на себя задачи обеспечения воздушной разведкой морских и сухопутных сил союзников. Таким образом, вследствие ухода флота в Мудрос, войсковой экспедиционный корпус, которому по первоначальному замыслу предназначалось оказывать поддержку флоту, вынужден был действовать самостоятельно.

Активные операции ПЛ типа "Е" в Мраморном море начались одновременно с высадкой союзнических войск в Галлиполи. Морские коммуникации оставались для турок относительно свободными, и здесь большие надежды союзники возлагали именно на ПЛ типа "Е", так как французские лодки оказались неспособными оперировать в Мраморном море. ПЛ "Bergouilli", например, подхваченная течением, была снесена обратно, а "Jouly" столкнулась с миной и погибла со всей командой. Австралийская АЕ2 была уничтожена турецким миноносцем "Sultan Hissar", а команда взята в плен.

"Sultan Hissar" входил в состав противолодочного отряда, образованного германо-турецким командованием для борьбы с ПЛ противника. 30 апреля 1915 г. около 8 ч в утреннем тумане с миноносца рассмотрели силуэт ПЛ, которая при приближении турок быстро погрузилась. Это была АЕ2 (800 т), построенная для австралийского флота. Командир миноносца решил выжидать, и кружил на месте погружения лодки. Примерно через час был замечен перископ, по которому "Sultan Hissar" тут же открыл огонь. АЕ2 тем временем выпустила торпеду, но миноносец сумел уклониться, затем ПЛ повторила выстрел, который также не достиг цели.

В 9 ч 40 мин произошло неожиданное: лодка по непонятной причине всплыла и была обстреляна беглым огнем из 3,7-см орудий, причем командир миноносца приказал открыть и ружейный огонь. В результате несколько попаданий пришлось в ее носовую часть, но лодка смогла погрузиться. В 10 ч 30 мин она снова всплыла, и тогда миноносец устремился на нее, намереваясь протаранить в корму. Однако до этого дела не дошло: из рубки показался белый флаг. Лодка стала тонуть, а ее экипаж — 3 офицера и 29 человек команды, предварительно открыв кингстоны, сдались в плен. Как оказалось, в тот день, 30 апреля, на АЕ2

были обнаружены повреждение привода горизонтальных рулей и неисправности в системе заполнения дифференциальных цистерн. Лодка внезапно стала погружаться, имея большой дифферент на нос, а всплыть смогла за счет продувания балластных цистерн.

В ночь с 26 на 27 апреля ПЛ Е14 (командир капитан-лейтенант И.С. Бойль) покинула базу в Мудросе и в 2 часа пополудни вошла в зону пролива. На рассвете она благополучно прошла под минными заграждениями и всплыла в районе Чанака, тут же попала под сильный обстрел фортов, но смогла избежать попаданий. Заметив несколько дозорных судов, среди которых находилась одна канонерка, Бойль решил ее атаковать. Столб воды, поднявшийся над поверхностью, свидетельствовал о том, что торпеда достигла цели, но оставаться дальше в этом районе было нельзя. В этот момент Е14 подверглась совершенно неожиданному способу нападения. Пока она находилась в позиционном положении, с подошедшей к ней шлюпки турецкая команда начала хвататься за первый перископ, пытаясь удержать лодку, но та смогла быстро погрузиться.

Справившись с сильным течением у мыса Нагара, Е14 продолжила крейсерство у восточной стороны входа в пролив, но несколько раз подвергалась преследованию и обстрелу миноносцев и вынуждена была большую часть времени оставаться под водой, всплывая лишь для зарядки аккумуляторов. Один ее перископ был снесен огнем преследовавших ее дозорных судов. Днем 29 апреля с востока показались три миноносца, конвоировавшие два транспорта. Поверхность воды была зеркальной, и с кораблей не могли заметить перископа (второго, уцелевшего), однако Бойль рискнул и решил атаковать. Выпустив из носового аппарата торпеду, ПЛ быстро погрузилась, и на ней ощутили сильный взрыв. Через полчаса она всплыла и увидела, что с миноносцами остался один транспорт, а другой, сильно дымящийся, шел по направлению к берегу. Как выяснилось позже, этот турецкий транспорт перевозил артиллерию и пехоту.

В целом за весеннюю кампанию 1915 г. капитан-лейтенант И. Бойль получил правительственную награду — Викторианский крест. В ночь с 17 на 18 мая 1915 г. на смену Е14 вышла Е11. Крейсерство этой ПЛ оказалось наиболее результативным и отличалось лихостью и находчиво-



Повреждения перископа Е11 после обстрела лодки турецким кораблем



Возвращение E11 из победоносного похода

тью ее командира. В назначенной точке randevу с Бойлем командир E11 капитан-лейтенант Мартин Насмит получил от него подробные сведения об обстановке и принял неизрасходованный запас торпед. Далее он смог благополучно пройти узкость, несмотря на то, что турецкие корабли и батареи неоднократно обстреливали перископ лодки. Утром 19 мая E11 находилась в западной части Мраморного моря, где ничего не было замечено, кроме вооруженных тральщиков. Руководствуясь опытом своего коллеги Бойля (E14), Насмит перешел в восточную часть моря, где дозорная служба была слабее.

Вскоре E11 осуществила весьма оригинальную акцию: захватила небольшое парусное судно, взяла его на бортовой буксир и закрепив швартовы за свою боевую рубку, таким способом начала крейсерство. Курсы она рассчитывала так, чтобы ее не могли видеть с восточной части горизонта. Однако уловка англичан результатов не принесла, и Насмит отпустил парусник. Вскоре в восточной части моря на E11 заметили, что на якоре стоит турецкая канонерка "Pelenk-i-Dria", и лодка тут же атаковала ее. Торпеда попала в середину, канонерка начала тонуть, но с нее успели сделать несколько выстрелов из 6-фунтового орудия, и первым же снарядом повредило передний перископ E11.

М. Насмиту пришлось искать убежища на острове Калолимно, где он хотел попытаться исправить перископ. Этого сделать не удалось, и на следующее утро, 24 мая, лодка вышла на поиски сначала в западном направлении, а потом повернула на NO. Вскоре англичанам встретился турецкий пароход "Nagaga" (300 т), который на сигнал остановиться не обращал внимания и продолжал движение. На E11 не стояло артиллерийского орудия, поэтому произвести предупредительный выстрел оказалось невозможным. Тогда Насмит приказал выстрелить по мостику парохода из винтовки, и ружейный выстрел сразу же возымел действие – пароход остановился. Находившийся на его борту американский журналист Раймонд Свинг, кор-

респондент газеты "Chicago Daily News", сообщил, что пароход перевозит в Чанак отряд морской пехоты.

Пока английские офицеры разговаривали со Свингом, турецкие солдаты успели спустить шлюпки, но в панике их перевернули и барахтались в воде, цепляясь за борта. Так как все они были снабжены спасательными поясами, то их оставили справляться собственными силами. Кроме людей пароход перевозил 15-см орудие, снятое с "Goeben", с комплектом боезапаса к нему на 250 выстрелов и несколько 75-мм установок, поэтому Насмиту не оставалось ничего другого как уничтожить судно подрывными патронами.

На E11 приняли решение идти прямо к Босфору, где, по выражению М. Насмита, они буквально "нырнули в Константинополь". Всплыв почти вплотную к американскому станционеру "Scorpion", англичане заметили большое судно, стоявшее у стенки арсенала. Это был старый германский пароход "Stamboul", в начале войны оборудованный турками и немцами под транспорт. E11 атаковала его. Первая торпеда, выпущенная с траверзного аппарата, уклонилась в сторону, описав широкую циркуляцию, вторая попала в цель, так как раздался сильный взрыв. Но в это же самое время E11 была похвачена сильным вихревым течением и выброшена на мель.

В течение двадцати минут она потеряла управление и, подхватываемая то одним течением, то другим, ударялась днищем об отмель. Лодка чудом уцелела. Наконец, ей удалось выбраться из водоворота и подняться на поверхность. Англичане увидели, что находятся далеко от входа в пролив и, как позже Насмит отметил в отчете, весь следующий день они провели, отдыхая на середине Мраморного моря на глубине примерно 85 футов (25,5 м). Согласно немецким данным, "Stambul" получил пробоину, но остался на плаву. Вторая торпеда ударила в стенку арсенала. О последствиях присутствия ПЛ в Босфоре, у самых стен турецкой столицы, британские историки говорят, что это "вызвало панику среди населения: закрывались магазины, войска с транспортов спешно высаживались обратно на берег, на время прекратилось морское сообщение Константинополя с Галлиполи.

Немецкие авторы в целом подтверждают это высказывание и пишут, что "оба сильных взрыва произвели переполох среди портового населения. Войска были высажены и должны были передвигаться сухим путем. С этого дня они больше не отправлялись морем. Но снабжение провиантом оставалось невыполнимым по суше. Надо было снабжать войска численностью в 450 000 человек и соответствующее количество животных. Для доставки на фронт необходимого ежедневного снабжения (400-500 т) требовалось не столь уж много транспортных средств при условии 10 дневного перехода от конечных пунктов железнодорожных линий, от Константинополя до Смирны и Пандермы. Но это оказалось невозможным в силу различных причин. Поэтому подвоз мог производиться только морем, однако

операции британских субмарин препятствовали морским перевозкам, и их полное прекращение привело бы армию к катастрофе”.

Немцы утверждают, что при таких обстоятельствах туркам все же удавалось относительно благополучно доставлять транспорты с продовольствием к месту боев и бесперебойно снабжать войска. Правда, в течение лета 1915 г. британские ПЛ смогли в нескольких портах потопить незначительное количество пароходов, “но почти во всех случаях удавалось спасти некоторую часть груза”.

E11 оставалась в Мраморном море еще 11 суток. Ее крейсерство продолжалось до 7 июня, несмотря на присутствие турецких эсминцев, буквально охотившихся за ней. Тем временем состояние ее механизмов не позволяло больше находиться в плавании, к тому же торпед оставалось всего две, специально оставленных на обратный путь следования через Дарданеллы. Когда, возвращаясь, E11 опустилась на такую глубину, чтобы пройти под минными заграждениями, в лодке послышались звуки, похожие на удары днища о грунт. Но до грунта было далеко, поэтому Насмиту ничего не оставалось как всплыть и осмотреться.

Как только перископ показался над поверхностью воды, в 20 футах впереди англичане заметили какой-то расплывчатый предмет, похожий на сорвавшуюся мину. Лодка зацепила ее запутавшийся минреп. Опасность была слишком велика, но E11 не имела возможности всплыть на поверхность, чтобы очистить форштевень. Единственным выходом в сложившейся ситуации было продолжать движение вместе с опасным “спутником”. Рисковали в течение часа, пока ПЛ не отошла на достаточное расстояние от входа в пролив, после чего команда начала работу по освобождению от мины. Теперь очень многое зависело от выдержки и хладнокровия Насмита.

Заполнив носовые цистерны настолько, чтобы носовая часть ушла под воду, а кормовая оставалась на поверхности, он дал ход назад, постепенно доводя его до полного. Для экипажа эти томительные мгновения показались вечными. Наконец, благодаря движению лодки назад и сильной струе воды, которую винты гнали вперед, мина – подобно ошейнику – соскользнула с форштевня. Всего же за время крейсерства E11 было потоплено: канонерка, два парохода с боевыми припасами, два войсковых транспорта, два транспорта со снабжением.

Коммуникационные пути турок пролегли главным образом по морю, и они не могли не считаться с результативностью английских ПЛ в Мраморном море. После нарушения морских перевозочных связей туркам пришлось переходить на сухопутный транспорт, но здесь возможностей у них было намного меньше, так как на Галлиполи отсутствовала железная дорога. Поэтому морские грузоперевозки стали осуществляться исключительно на мелких судах и только в ночное время, а если и появлялись пароходы, то только госпитальные, под флагом Красного Креста.



В боевом походе: подготовка орудия к стрельбе

Конечно же, их немалое количество вызывало у английского командования подозрение, но, согласно английским источникам, оно никогда не отдавало приказа своим подводникам топить такие пароходы.

Как же по этому деликатному и этичному вопросу высказываются немецкие авторы и мемуаристы? “Деятельность неприятельских подлодок не ограничивалась борьбой только с турецкими военными транспортными, — пишет один из них. — Они атаковывали без предупреждения торговые пароходы, пассажирские и госпитальные суда”. Так, например, по немецким данным, 31 мая 1915 г. в 10 часов утра в порту Пандерма без всякого предупреждающего действия английская подлодка потопила германский пароход, на котором не было ни войск, ни вооружения. На якорной стоянке на пароход осуществлялась погрузка ржи, растительного масла, мыла и других продовольственных и хозяйственных товаров с целью доставить груз мирным жителям Константинополя.

1 июля того же года пароход “Lilli Rickmers”, принадлежавший германской компании, с 700 ранеными на борту, находился в 3 милях от Сан-Стефано. На нем ясно различался флаг Красного Креста и Красного Полумесяца. Более того, оба борта специально маркировали символически госпитального судна – крас-



Командир E49 на палубе своей лодки

ными крестами размером в 2 метра на белом поле. Сам пароход и борта были ярко освещены. Однако несмотря на эти отличия, ПЛ выпустила в него торпеду, которая прошла под форштевнем и чудом в него не попала. Еще один, по мнению немецких авторов наиболее вопиющий случай, произошел 18 мая в час дня. В тот день английская ПЛ без предупреждения атаковала турецкое судно "Доуап" (300 т), следовавшее из Константинополя в порт Пандерма. Удачно повернув, оно сумело избежать попадания торпеды. "На нем находилось 700 человек, среди которых было много женщин и детей, — пишет очевидец. — Из-за переполненности судна они находились на верхней палубе и были хорошо заметны снаружи".

По этим фактам германское посольство в Турции неоднократно выражало протест американским и английским дипломатам и ставило вопрос о многочисленных нарушениях английскими подводниками статей Гаагской конвенции. Однако союзники отклоняли протесты, заявляя, что британские ПЛ никогда не действовали против госпитальных судов и мирных пароходов.

Чтобы закрепить достигнутые в Мраморном море успехи, в конце мая 1915 г. союзники предприняли акцию по обезвреживанию предполагаемой секрет-

ной базы германских подлодок на анатолийском побережье Турции в Будруме. Английские миноносцы и тральщики систематически выходили в крейсерство в воды Эгейского моря, с осмотром многочисленных мелких островов с изрезанными берегами, удобными для устройства баз подлодок. В один из таких дозоров на смену англичанам вышел французский крейсер "Dupleix". При подходе к Будруму заметили, что гавань была переполнена коммерческими судами, и командир "Dupleix" поднял сигнал, что намерен подвергнуть суда досмотру. На это турецкий губернатор города и порта попросил дать ему время подумать.

По истечении отведенного срока от "Dupleix" отошли шлюпки под парламентерским флагом, но при подходе к берегу они были встречены сильным ружейным огнём. Шлюпки вернулись обратно с большими потерями. В ответ на такую акцию турок, командир "Dupleix" передал радио английскому командующему адмиралу де Робеку и тут же, не дожидаясь ответа, подверг город бомбардировке. Де Робек немедленно выслал в район Будрума крейсер "Voschante" и эсминец "Rennet" с приказом уничтожить все стоявшие в гавани суда, что и было сделано. Под мощным артобстрелом союзных кораблей все городские и портовые сооружения, постройки, казармы, жилые дома в считанные минуты превратились в руины.

В целях ликвидации других предполагаемых немецких баз и обеспечения безопасности своему флоту, де Робек приказал блокировать все побережье от Дарданелл до Самоса. По сведениям немецких авторов, летом 1915 г. в Средиземном и Мраморном морях против британских субмарин оперировали уже четыре ПЛ — UB-8, UB-13, UB-14 и UB-21. Обслуживание и ремонт они проходили в константинопольском адмиралтействе.

К концу мая 1915 г. в Англии произошла смена кабинета, а пост Первого Лорда Адмиралтейства занял Артур Бальфур. Обстановка, с которой пришлось столкнуться новому правительству, вызывала серьезное беспокойство. Оставалось множество нерешенных задач, терпел крушение так тщательно проработанный план форсирования пролива. В совокупности все это делало дарданелльский театр второстепенным.

1 июля на боевое дежурство в Мраморное море вышла ПЛ E7 (командир капитан-лейтенант А.Д. Кокрейн). Через десять дней крейсерства она взорвала турецкий пароход "Biga" (3000 т), после чего направилась к Босфору. 15 июля весь день E7 пролежала на грунте на мели Леандер, а ночью, всплыв, выпустила в набережную арсенала торпеду, заряженную тринитротолуолом. Последовал мощный взрыв, но результат оставался неизвестен, так как лодке пришлось спешно покинуть этот район. Выйдя из Босфора, она подверглась бомбардировке пороховой завод на западной окраине города.

Командир E7 получил информацию, что в заливе Измид у мыса Кава-Бурну железнодорожное полотно константинопольской дороги проходит по са-

тому берегу моря, и решил этим воспользоваться. Рано утром 17 июня Е7 бомбардировала этот участок и разрушила пути, после чего пошла в другую часть залива. Осматривая местность, Кокрейн заметил воинский эшелон, шедший по направлению к Константинополю. Зная, что поврежденное полотно не позволит поезду продолжать движение, Кокрейн на полном ходу последовал за ним.

Ровно через двадцать минут на Е7 заметили, что поезд движется обратным ходом, а через некоторое время совсем остановился. Со стороны моря он был закрыт прибрежными деревьями, что затрудняло стрельбу, и все же после нескольких удачных торпедных попаданий англичанам удалось взорвать три вагона состава. Вскоре после атаки показался еще один турецкий эшелон, который также подвергся обстрелу.

Успешные операции английских ПЛ почти у самых стен турецкой столицы вынуждали германо-турецкое командование искать новые способы противостоять подводной войне. В конце июля у мыса Нагара турки установили противолодочное сетевое заграждение, протянув его от одного берега к другому. Длина сети составляла 70 метров, толщина стального троса на разных участках – от 7 до 13 см. Заграждение усиленно охранялось моторными катерами, вооруженными бомбометами, и тремя батареями, на каждой из которых стояло по 10 орудий. Для борьбы с ПЛ противника турки задействовали мины инженерного типа. Однако английским подводникам удавалось проходить под сетевым заграждением в то время, когда бон немного сдрейфовывало. Так, например, в ночь с 7 на 8 августа 1915 г. ПЛ Е11 смогла беспрепятственно войти в Дарданеллы.

В ту же ночь из Золотого Рога в сопровождении одного миноносца для оказания поддержки войскам, оборонявшим Галлиполи, вышел турецкий линейный корабль "Barbarousse Haireddin" (9000 т) под брейд-вымпелом младшего флагмана коммодора Ариф-Бея. Это был бывший немецкий "Kurfurst Friedrich Wilhelm" со сроком службы около 22 лет. Как только стало светать, "Barbarousse Haireddin" пошел зигзагообразным курсом. Такая необходимость возникла из-за того, что подул легкий ветерок, море покрылось рябью, создавая благоприятные условия для атаки подводной лодки. Так и произошло.

Е11 обнаружила корабль на рассвете 8 августа; в 5 ч утра она начала атаку. На "Barbarousse" справа по борту заметили след торпеды, но уклониться не успели: попадание произошло в середину корпуса против передней трубы, в результате чего была повреждена переборка носовой кочегарки. Вода стала быстро поступать в саму кочегарку и большое помещение перед ней.

Корабль сразу же получил сильный крен, но смог изменить курс к берегу, а его противоминная артиллерия открыла огонь по перикопу лодки. Выпустить вторую торпеду Е11 не удалось, а "Barbarousse"

через семь минут после попадания торпеды опрокинулся на правый борт и, продержавшись некоторое время килем вверх, с винтами, работавшими на остатках пара, затонул. Часть экипажа спаслась, успев надеть спасательные пояса; погибло 253 человека.

После потопления "Barbarousse", командир Е11 М. Насмит направился к Босфору в точку рандеву сначала с Е14, чтобы принять с нее торпеды, затем с Е2. Обе ПЛ (Е11 и Е2) осуществили серию обстрелов побережья в различных пунктах и портов, в которых турки сосредотачивали запасы зерна и продовольствия для галлипольской армии. В течение почти 30 дневно-го крейсерства лодки потопили и подорвали один турецкий корабль, канонерку, шесть транспортов, пароход и 23 малых парусных судна. Причем прежде чем уничтожить суда с продовольствием, команды подлодок забирали с них свежую провизию и фрукты, поэтому, по выражению Насмита, "здоровье личного состава было в отличном состоянии".

Намного сложнее было оперировать французским подводникам. В ночь с 24 на 25 июля 1915 г. новейшая субмарина "Mariotte" вышла в Мраморное море, где в точке рандеву ей предстояло соединиться с английской Е14. Вначале все шло благополучно, и командир уже думал, что они находятся вне заграждений. Но в 5 ч. 30 мин лодка запуталась в сетях, остановилась и не могла продолжать движение. Никакие меры экипажа не помогали – лодка не двигалась ни вперед, ни назад. Командир "Mariotte" принял решение всплыть, и когда рубка показалась над водой, выяснилось, что они находятся в расстоянии 1-1,5 км от чанакских батарей. Вдобавок ко всему, форштень "Mariotte" зацепил минреп с миной, а интенсивная стрельба с берега мешала лодке погрузиться. У командира оставался единственный выход – испортить механизмы, избавиться от секретных документов и убедившись, что лодка потонет, сдать ее туркам.

Надо отметить, что большинство командиров немецких подлодок, воевавших в турецких водах, вели подробные дневниковые записи, буквально по минутам запечатлевая хронику своих боевых выходов. Некоторые офицеры-надводники впоследствии изложили наиболее значимые эпизоды войны в воспоминаниях и различного рода мемуарной литературе. Один из них, бывший командир потопленного англичанами турецкого корабля "Barbarousse Haireddin" Герман Лорей, упоминает о проблемах, возникших в связи с постановкой противолодочных заграждений. Эта мера распространялась не только на британские ПЛ, но и на немецкие, которым также с большим напряжением приходилось прорываться через сети.

Лорей, в частности, пишет следующее: "Много недоразумений происходило вследствие трудностей для неморяков (турок) отличать германские подлодки от неприятельских, поднимавших турецкие флаги. Розданные им изображения и описания германских лодок

мало помогали делу. Ясность и достоверность получаемых донесений часто страдали под влиянием богатой фантазии детей Востока”.

Один из случаев попадания германской ПЛ UB-14 в стальную противолодочную сеть произошел 22 августа 1915 г. в 9 ч утра у входа в Мраморное море на глубине 18 м. Командир UB-14 записал в военном дневнике: “Пытаюсь прорваться, дав полный ход вперед и положив руль право-на-борт. Задний ход, очевидно, повредил бы винт, так как сеть сзади прилегла к корпусу лодки. Погрузился на 35 м, потом на 45. Взрывы близ лодки свидетельствовали, что она обнаружена. Одна из ячеек сети плотно охватила середину корпуса. Сзади сеть держалась на многочисленных коричневых стеклянных бугах, которые располагались наискось кверху и, надо полагать, указывали на поверхности воды местонахождение лодки.

Я пытался извлечь лодку из ячейки, застопорив машину и дав затем задний ход, но тот час же намотал на винт. Продувая и наполняя цистерны, я удерживал лодку на глубине 30-50 м. Оставалась еще одна возможность: полностью включив электромотор, полным ходом устремиться вперед, пытаюсь прорвать проволоку винтом, даже рискуя пережечь обмотку электромотора. Попытка удалась, но как и при первой попытке освободиться при помощи заднего хода, винт снова оказался нечистым. Постепенно взрывы стихли; я остался до наступления темноты на глубине 50 м”. В 9 часов вечера UB-14 всплыла на поверхность и вернулась в базу.

Оперирование британских ПЛ происходило при поддержке кораблей Черноморского флота, командование которого по просьбе союзников периодически производило бомбардировки турецкого угольного района. Результатами бомбардировок стали сожжение угольного склада, разрушение трех судостроительных верфей, потопение свыше ста малотоннажных парусных судов, задействованных на перевозках угля и горючего.

Как упоминалось, в Эгейском море деятельность союзнического флота сводилась к блокаде неприятельского побережья и пресечению устройства баз для германских подлодок. В какой-то мере эти действия дополняли операции британских субмарин. После разрушения инфраструктуры Будрума англо-французское командование предполагало, что немцы остановят свой выбор на Смирне как наиболее подходящей под базу ПЛ. Соответственно, английским дозорным подразделениям ставилась задача крейсировать между островами греческого Архипелага и анатолийским берегом Турции и производить досмотр подозрительных торговых судов.

Отряды поддерживали радиосвязь с лодками, оперирующими в Мраморном море, и отвечали за безопасность фарватеров в юго-восточной части Средиземного моря. За безопасность районов Гибралтара, Мальты, акватории портов Египта и Сирии отвечали французы. В состав дозорных судов входили

траулеры с индикаторными сетями, авиатранспорты и тральщики, оборудованные под заградители.

Операции британских подлодок в Мраморном море продолжались до глубокой осени 1915 г. Наиболее ярким эпизодом того периода являлся прорыв ПЛ E12 через систему заграждений. 25 октября E12 (командир капитан-лейтенант К. Брюс) после 40 дневного крейсерства возвращалась в базу. Проходя заграждение, она оборвала сеть, которая попала в носовую часть и заклинила горизонтальные рули. Лодка стремительно пошла на глубину и никакие усилия выровнять дифферент не помогали. Когда глубины достигли 245 футов (73,5 м), иллюминаторы боевой рубки не выдержали давления: рубка стала заполняться водой, а во многих местах в носовой части появилась течь. Наконец, усилиями трёх человек рули удалось повернуть, и ПЛ начала подниматься. Приближаясь к поверхности, E12 освободилась от помехи и всплыла, но тут же была атакована шестью турецкими дозорными судами.

Как позже рассказывали английские моряки, в те мгновения они думали, что шансов на спасение у них не оставалось совсем, но произошло совершенно невероятное. По непонятной причине лодка вдруг быстро нырнула, продолжая под водой то подниматься, то опускаться. В один из моментов она начала резко подниматься вверх, и когда снова всплыла, турки открыли шквальный огонь и выпустили по ней две торпеды. Одна торпеда прошла в 10 метрах от боевой рубки, вторая едва не задела корму, но все-таки E12 удалось вновь погрузиться и вернуться целой и невредимой. Этот случай английский подплав относил к удачному сочетанию двух факторов – четких действий экипажа и огромного везения.

Как уже упоминалось, менее результативными в дарданелльской операции оказались действия французских лодок. Более того, произошедшее с ПЛ “Turquoise” и беспечность ее командира самым непосредственным образом повлияло на гибель британской ПЛ E20.

30 октября 1915 г. на выходе из Дарданелл недалеко от сетевого заграждения у Акбаша “Turquoise” приткнулась к отмели. Чтобы освободиться, лодка всплыла, но находясь в надводном положении, окончательно села на мель. Несколько выстрелов, сделанных с турецких береговых орудий, попали в рубку. После неудачных попыток переменными ходами сойти с мели, командир ПЛ поднял белый флаг – огонь тут же прекратился. Экипаж лодки не пострадал, и был взят в плен.

Об этом случае автор воспоминаний (немец) писал, что “личный состав так стремительно покинул лодку, что даже забыл выключить электрический свет и электрический предупредительный сигнал, который продолжал звонить. Все найденные документы были доставлены в Константинополь. Выяснилось, что французский командир не уничтожил важных документов, на основании которых можно было установить

точки randevу неприятельских подлодок, оперировавших в Мраморном море”.

Германское командование немедленно воспользовалось халатным отношением командира “Turquoise” к секретным документам. Автор воспоминаний продолжает: “На основании найденных сведений UB-14 получила следующий оперативный приказ:

“З а д а н и е: атака неприятельских подводных лодок в Мраморном море.

С в е д е н и я о н е п р и я т е л е: согласно документам подводной лодки Turquoise, вероятно нахождение в Мраморном море подводных лодок E12 и E20. Место randevу лодок между 9-10 час. и 16-17 час. в долготе 28° 19 мин : Ost от Гр. и широте 40° 45 мин N.

В ы п о л н е н и е: UB-14 4 ноября в 24 час. выходит в море, из Босфора ее выводит канонерская лодка.

В о з в р а щ е н и е: 7 ноября быть в 24 час. в расстоянии 2 миль к Ost от острова Проти, где будет ожидать канонерская лодка для проводки в Босфор. На сигнал патроном “B” будет отвечено белой ракетой. Сушон”.

5 ноября 1915 г. в 12 ч 10 мин UB-14 вышла в море. Ее командир направился прямо в обозначенную точку randevу. Ход операции по уничтожению E20 он зафиксировал в своем дневнике:

“16 часов. На S приблизительно в 5 милях видна рубка подводной лодки. Предположив, что лодка идет к месту randevу, я лег на курс 90°. Вскоре я смог определить, что лодка не двигается, а вероятно держится с застопоренными машинами.

16 час. 28 мин. Курс 185°. Маневрирую таким образом, чтобы произвести атаку с W при заходе солнца. Зеркально гладкая поверхность моря заставила очень осторожно пользоваться перископом. При подъеме перископа для ориентировки каждый раз уменьшал ход. Атака затруднялась повреждением увеличительного аппарата перископа. Когда я подошел на дистанцию 2000 м (11 каб), неприятельская лодка, постепенно развернувшись, подставила мне борт. Я направился на нее курсом 160°. На дистанции 1200 м (6,5 каб) я еще раз осмотрелся. Перед подъемом перископа приказал приготовить торпеду. После подъема нулевая нить находилась немного позади рубки, и я выпустил торпеду: дистанция 500 м (3 каб), глубина 1,5 м. Ввиду того, что UB-14 шла средним ходом, после выстрела рубка ее показалась из воды. След торпеды был замечен неприятелем слишком поздно. Очевидно, все наблюдали за появлением рубки, полагая, что всплывет своя подводная лодка.

17 ч 16 мин. На лодке ощущается удар. Неприятельская лодка совершенно скрыта столбом дыма и воды, а когда последний обрушился, лодка исчезла.

17 ч 20 мин. Всплыл, чтобы собрать спасшихся. Спасены командир, 2 офицера и 6 человек команды.

Обломков не было видно. Отправился в обратный путь в надводном положении”.

У этого эпизода имелось продолжение. Через шесть дней после гибели E20, вечером 11 ноября в одном из престижных отелей Константинополя командир германского крейсера “Breslau” стал свидетелем необычного зрелища: за роскошным столом спокойно ужинали пленные английские офицеры с E20. Как выяснилось, турецкое командование в уважение настоятельным просьбам американского посла предоставило английским морякам полную свободу сроком ровно на пять суток. Возмущение командира “Breslau” было настолько велико, что он немедленно радировал адмиралу В. Сушону, и тот приказал отправить англичан в Измир, не дожидаясь истечения обещанных им суток.

В конце 1915 г. активные боевые действия ПЛ типа “Е” на дарданелльском театре прекратились. Появление германских подводных лодок в Эгейском и Мраморном морях и их успешные рейды не могли не ухудшить обстановки, у союзников же не хватало конвоя, тральщиков, резервных миноносцев. В целом, тщательно разработанная Дарданелльская операция с задействованием колоссальных ресурсов, на практике потерпела поражение. Этому способствовало множество факторов, среди которых основными являлись провал попыток англо-австралийских сухопутных сил овладеть Галлипольским полуостровом, а флота — форсировать Дарданеллы и получить над ними контроль.

Несмотря на высокий коэффициент оперативного напряжения британских субмарин, действовавших с огромным риском, туркам все же удалось перебрасывать свои резервы в необходимые районы полуострова, а немецкие инструктора помогали им рационально распределять эти резервы и грамотно организовывать оборону в виде артиллерийской и минной защит.

Осенью 1915 г. германское командование получило возможность переправлять грузы в Константинополь через Балканский полуостров. Государствам-членам блока Антанты не удалось реализовать план выведения Турции из коалиции Центральных держав одним так называемым coup de main, то есть стремительным ударом. В итоге, рухнула их надежда быстро окончить войну на средиземноморском ТВД. В частности, высшее британское военное руководство уже не сомневалось в том, что морские ресурсы страны более не в состоянии выдерживать тяжесть операции, исход которой подтвердил всю сложность и масштабность задач борьбы даже самых мощных флотов против береговых батарей и укреплений. Тем самым подтверждались предостерегающие слова адмирала Фишера, неоднократно высказывавшиеся им в начальной стадии разработки плана форсирования Дарданелл.

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ТИПА "Е" И ТИПА "БАРС"

После Гельголандского сражения Флот Открытого моря больше не возобновлял попыток проведения крупных операций в Северном море, зная о присутствии там британского Гранд-Флита. Поэтому германское командование решило перебросить часть сил через Кильский канал на Балтику, куда английские корабли пройти не могли. Агентурно британской разведке это было уже известно. Оборудование Кильского канала являлось для немцев положительным фактором для удобного сообщения между Северным и Балтийским морем, а юго-западную часть Балтики они использовали как учебный полигон боевой подготовки. Там периодически устраивались практические артиллерийские и торпедные стрельбы, особенно на дальних дистанциях, а также происходило отработка совместного тактического маневрирования. Таким образом, для поддержания боеспособности германского флота этот район приобретал первостепенное значение.

Командующий Балтийским флотом адмирал Н.О. фон Эссен значительным силам Флота Открытого моря мог противопоставить четыре линейных корабля додредноута, шесть броненосных и четыре бронепалубных крейсера, 49 эскадренных миноносцев и восемь подводных лодок старой постройки. Поэтому, еще начиная с довоенного 1912 г. оперативный план командования предусматривал основную задачу флота — ограничиться обороной Финского залива с опорой на минно-артиллерийскую позицию, состоявшую из центрального минного заграждения и сооруженных береговых батарей. Они прикрывали заграждение с флангов. Базирование главных сил флота осуществлялось на Ревель и Гельсингфорс; в северную часть Балтики высылались крейсерские дозоры.

К августу 1914 г. подводные силы Балтийского флота состояли из бригады подводных лодок и Учебного отряда подводного плавания. В состав бригады входило два дивизиона: в первом числились подлодки "Акула", "Минога", "Макрель" и "Окунь", во втором

— "Аллигатор", "Дракон", "Кайман" и "Крокодил". Все подводные силы БФ возглавлял контр-адмирал П.П. Левицкий, который являлся одновременно начальником бригады и Учебного отряда.

К началу войны ни одна из перечисленных выше 18-ти ПЛ типа "Барс" не была готова — первые лодки вступили в строй лишь в июле 1915 г. По основным своим проектно-техническим заданиям "барсы" несомненно представляли собой крупнейший шаг вперед в области российского подводного судостроения. Главные дизельмоторы для них были заказаны на заводах Германии, но с началом войны все заказы были аннулированы.

В целом желания И.Г. Бубнова не оправдались. "Барсы" как однокорпусные по своему архитектурно-конструктивному типу, в надводном положении обладали сравнительно небольшой остойчивостью из-за незначительной ширины ватерлинии. В подводном положении они также имели незначительную остойчивость, так как большое количество балластных цистерн располагалось выше ватерлинии. По проекту скорость погружения "барсов" предполагалась три минуты. На самом деле она составляла четыре минуты, так как насосы не могли развить сразу максимальной производительности, и затрачивалось некоторое время на открывание забортных отверстий и на пуск электронасосов. "Барсы" не лишены были и других конструктивных недостатков, таких как неудачные обводы корпуса (вместо предполагавшихся Бубновым), и отсутствие отсечных переборок. Увеличенные размеры кингстонов и труб вентиляции балластных цистерн при малой скорости погружения этих лодок являлось скорее достоинством, чем недостатком. На лодках этого типа перископы системы Герца были подвержены сильной вибрации, особенно на полном подводном ходу, что затрудняло наблюдение.

По лодочной спецификации главные дизельмоторы должны были давать ПЛ скорость не менее 18 узлов. В соответствии с этим предполагались к уста-



Подводные лодки типа "Е". Англия, 1913 г.
(Наружный вид)



Командир E1
Нозль Лоуренс

Командир E19
Фрэнсис Кроми

новке два двигателя двухтактного типа мощностью каждый по 1320 л.с. Запас топлива по спецификации был рассчитан не менее, чем на 2250 миль 10-ти узловым экономическим ходом, не считая в том числе запаса в 33 % от этого количества для зарядки аккумуляторов. Подводная скорость отечественных ПЛ должна была составить 10 узлов в течение 2,5 часов; предполагалась установка двух электромоторов завода Вольта мощностью каждый по 450 л.с.

На практике, однако, все оказалось намного сложнее. Впоследствии выполнение этих и других заданий, причем с понижением мощности дизельмоторов до 1110 л.с., было осуществлено только на двух лодках — “Змее” (Балтийский завод) и “Кугуаре” (завод Ноблесснера). Вместо мощных двигателей дизельного типа, заказанных в Германии и не привезенных в Россию, на остальных ПЛ типа “Барс” поставили двигатели намного меньшей мощности — по 420 л.с., при-

обретенных в Америке, и по 250 л.с., частично снятых с амурских канонерских лодок, а частично изготовленных по срочному заказу на Коломенском машиностроительном заводе.

Двигатели в 1110 л.с. оказались настолько громоздкими по отношению к габаритам машинного отделения лодки, что свободные проходы со стороны бортов практически отсутствовали, что затрудняло качественное обслуживание и ремонт “Змеи” и “Кугуара”. Вытекающие последствия таких недостатков были очевидны — боевые качества ПЛ остались низкими. Установка двигателей в 250 л.с. и 420 л.с. на других лодках не препятствовала их обслуживанию и ремонту, но привела к значительному уменьшению надводных скоростей. Также пришлось отказаться и от установленных вначале на “барсах” восьми торпедных аппаратов Джевецкого из-за их непрактичности. Опыт использования этих аппаратов показал их непригодность к стрельбе при низких температурах (обмерзание) и нарушение герметичности торпед (18-дюймовых мин Уайтхеда образца 1912 г.) при погружении на глубины свыше 20 м. Таким образом, в начальный период войны Балтийский флот располагал лишь старыми ПЛ, непригодными к серьезным операциям. Они были спроектированы и построены еще во время русско-японской войны, имели ограниченную автономность и плохие маневренные качества. Из балтийских лодок самой совершенной считалась “Акула” (370/475 т). На успешность действий русских лодок влияли такие негативные факторы, как отсутствие рациональных методов маневрирования при выходе в атаку и устаревшие методы торпедных стрельб.

В кампании 1914 г. русским ПЛ была поставлена задача уничтожения боевых кораблей противника, и в первые недели войны они разворачивались на позициях у входа в Финский залив. Английский автор Пол Кемп в своей книге пишет, что британский посол в Москве Джордж Бьюкенен “получил инструкции предложить русскому правительству усилить Балтийский флот новыми английскими субмаринами. Предложение было принято, и порт Либава был готов принять союзников”. Однако как показали архивные документы, это утверждение не соответствовало истине.

У высшего морского начальства действительно возникло намерение усилить русские подводные силы Балтфлота. Судя по всему, окончательно такое решение вышло на совещании в Лох-Ю. 17 сентября 1914 г. Первый Лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль на борту линейного корабля “Iron Duke” провел совещание с представителями Адмиралтейства, Генерального штаба и высшими морскими чинами. Среди поднятых вопросов обсуждалось и предложение Роджера Кийза об отправке нескольких лодок на Балтику для операций против Флота Открытого Моря.

В итоге участники совещания в Лох-Ю единогласно согласились с предложением Кийза о форсировании Зунда (Эресунна). Им было известно, что нейтральная Дания заминировала Большой и Малый



Подводные лодки типа “Е” у плавбазы “Двина”
(б. крейсер “Память Азова”) в Ревеле

Бельты, входившие в Балтийскую проливную зону, поэтому, по их расчетам, для прорыва оставался только мелководный Зунд, где глубины на отдельных участках фарватера не превышали 8 метров. Но англичане, по всей вероятности, не знали о том, что датчане успели выставить минное заграждение и в Зунде, оставив свободным лишь узкий фарватер Флинт в шведских территориальных водах.

Известно ли было Петербургу о принятом в Лох-Ю решении? По прошествии всего двух месяцев после открытия фронтов Первой мировой войны, 3 (16) октября 1914 года российское Морское министерство и Морской генеральный штаб получили из Лондона шифрованные телеграммы одного и того же содержания. Военно-морской атташе в Англии капитан 1 ранга Н.А. Волков в телеграмме на имя начальника МГШ вице-адмирала А.И. Русина передал совершенно неожиданную информацию, в реальность которой поначалу трудно было поверить: "Англичане послали в Балтийское море три подводные лодки. Можно ожидать появления их у Либавы начиная с 7 октября старого стиля. Подходя к Либаве, они поднимут английский кормовой военный флаг и английский гюйс, пустя одновременно красные ракеты. Номера лодок Е1, Е9 и Е11, но номера закрашены".

Получив такую информацию, Русин немедленно приказал зашифровать и отправить телеграмму главнокомандующему вел. Кн. Николаю Николаевичу: "Адмирал Эссен донес о молодецком переходе в Балтийское море из Англии двух подводных лодок". Приказ о походе в Россию оказался полной неожиданностью не только для русского командования, но и для командиров английских лодок, так как был ими получен всего за полчаса до снятия с якоря. Они объясняют внезапное решение Адмиралтейства послать на Балтику новейшие лодки типа "Е" получением морской разведкой крайне важной информации о концентрации главных сил германского флота в районах Данцигской и Кильской бухт.

В дальнейшем в переписке с Петербургом британское руководство будет утверждать, что целью отправки ПЛ в Россию было его намерение воевать со своими союзниками в собственных водах германского флота из-за его пассивности в Северном море.

По первоначальным замыслам лордов Адмиралтейства, это была своего рода генеральная репетиция для только что вступивших в строй больших ПЛ типа "Е". Джулиан Корбетт так определил цель их посылки в Россию на начальном этапе войны: "Поход лодок в Балтийское море большого военного значения не имел. Его можно было рассматривать лишь как дружеский акт по отношению к союзному флоту". Вообще же большинство английских авторов склоняются к тому, что Адмиралтейство не предусматривало активных действий против Open Sea Fleet на Балтике, равно как и не придавало серьезного значения сотрудничеству с русским флотом. Они утверждают,



НЕМЦЫ ПИРАТЫ У БЕРЕГОВ ДАНИИ.



Германский миносвец предательски разстреливает английскую подводную лодку "Е.—13", сбывшую на мель в датских водах у Иепсгагена. Не желая нарушать нейтралитета Дании, англичане не отвечают на его стрельбы.



Рубка подводной лодки E13, расстрелянной германским миноносцем

что планы Адмиралтейства базировались на так называемом принципе “watching from a distance” — наблюдении на расстоянии, а “главной мишенью для субмарин оставались все-таки Дарданеллы и Атлантика”.

Для России приход новейших британских ПЛ в балтийские воды сыграл первостепенное значение. По мере возрастания их результативности менялось и мнение руководства Великобритании на факт их переброски в Россию. Так, на ответственном заседании кабинета 28 января 1915 г., во время окончательного обсуждения плана высадки войск в Дарданеллах, Черчилль безоговорочно высказался и за отправку дополнительных ПЛ на Балтику.

Командиры E1 и E9 сообщили русскому командованию, что причиной их внезапной переброски было получение Naval Intelligence оперативных данных о том, что после 10 октября 1914 г. германский флот наметил программу длительного курса учебных стрельб в районах Данцига и Киля. Хотя, говорили они, не исключалась вероятность того, что эти сведения могут оказаться фальшивкой, специально предназначенной для русских с целью выманить их корабли в указанные районы и навести их на подводные лодки. Впоследствии это предположение полностью подтвердилось.

В годы первой мировой войны на Балтике оперировали E1 (командир Нозль Лоуренс), E9 (Макс Хортон), E8 (Фрэнсис Гудхарт), E18 (Роберт Халахан) и E19 (Фрэнсис Кроми). На все ПЛ командование Балтфлотом назначило русских офицеров, хорошо говоривших по-английски, и матросов-телеграфистов. В частности, на E1 плавал лейтенант Г.Е. Чаплин, на E9 — лейтенанты Б.П. Страхов и Антоний Николаевич фон Эссен (сын командующего).

Если первый этап отправки английских ПЛ на Балтику прошел вполне благополучно, то на втором происходили затруднения, сопряженные с огромным риском. Так, ранним вечером 15 августа 1915 г. E8 (командир Фрэнсис Гудхарт) и E13 (капитан-лейтенант Лайтон) вышли из Гарвича и, спокойно пройдя Северное море, на пути к Каттегату потеряли связь друг с другом. Днём 18 августа на 50 футовой (15 м) глубине E8 подошла ко входу в Зунд, а к вечеру вошла в наи-

более опасные воды. Всплыв, англичане увидели, что датский берег был ярко освещён — на форте Миддль-Грунд находился мощный прожектор, и ПЛ тут же попала под его лучи.

Вновь погрузившись, E8 в позиционном положении направилась к фарватеру Флинт, и недалеко от неё прошло несколько датских рыбацких шхун и два германских миноносца. Всплыв для зарядки аккумуляторов и едва успев их зарядить, вблизи пловучего маяка E8 была обнаружена миноносцем G-136, и началась погоня. ПЛ быстро погрузилась и с силой ударила о твёрдый грунт. На малых глубинах (до 4 метров) удары следовали один за другим. Всплывая, ПЛ оказывалась совсем близко от других эсминцев, и вынуждена была снова погружаться. Преследование продолжалось всю ночь. Глубины тем временем постепенно увеличивались, и командир принял решение опуститься на максимальную в тех водах глубину (до 7-8 м) чтобы отлежаться до наступления темноты, а затем всплыть и зарядить батареи. В итоге E8 удалось уйти от погони, благополучно выйти из Зунда и незамеченной миновать побережье Швеции.

Судьба E13 оказалась трагичнее. Она вошла в Зунд в ночь с 18 на 19 августа, и почти у самого выхода на чистую воду вдруг неожиданно перестал действовать компас. Прежде чем Лайтон успел разобраться в причине отказа компаса, у Сальтхольма (Salholm) в датских территориальных водах между Мальмё и Копенгагеном, лодка выскочила на мель. Все усилия экипажа E13 сняться с мели не увенчались успехом. 19 августа в шестом часу утра к англичанам подошел датский миноносец “Narvalen”, командир которого объявил, что в течение 24 часов ПЛ должна покинуть датские воды. При этом было заявлено, что помощь ей оказана не будет, и самое большее, на что она может рассчитывать, это на охрану датскими военными кораблями. После этого “Narvalen” ушел.

Часа через два к месту аварии E13 подошли уже два датских эсминца, затем третий. В это же время на другом конце Балтики германское командование начало операцию в Рижском заливе, а после того, как информация о подрыве их лучшего крейсера “Moltke” подлодкой E1 дошла до Сальтхольма, контр-адмирал Мишке приказал расстрелять E13. В 11 часов утра к лодке приближались два немецких миноносца. С головного подняли сигнал по международному своду, но прежде чем на E13 успели его разобрать, несмотря на присутствие датчан один из них — G-132, с дистанции 5 кб выпустил в нее торпеду. Удар пришёлся в грунт, не причинив лодке никаких повреждений, но миноносец сразу открыл огонь из всех своих орудий.

Через несколько минут лодка запылала, и Лайтон приказал команде вплавь добираться до берега или по направлению к датским кораблям. Тогда немецкий миноносец перенес огонь на находившихся в воде людей, стреляя шрапнелью и из пулемётов до тех пор, пока датский “Soulven” не встал между ним и пловцами и спустил шлюпки.

Из 19 человек команды Е13 шесть было убито, двое ранены, семь человек пропали без вести. Перед Лондоном официальный Копенгаген сделал вид, что возмущен инцидентом — через своего посла в Берлине Дания выразила решительный протест, в приватной же беседе министра иностранных дел Дании с русским послом первый признавался, что датский кабинет поставлен в весьма затруднительное положение. По его словам, улаживать конфликт и балансировать между двумя воюющими державами датскому правительству будет нелегко, так как с одной стороны, Германия, безусловно, грубо нарушила нейтралитет Дании, но с другой, международное право требует немедленного интернирования оставшихся в живых членов экипажа английской ПЛ.

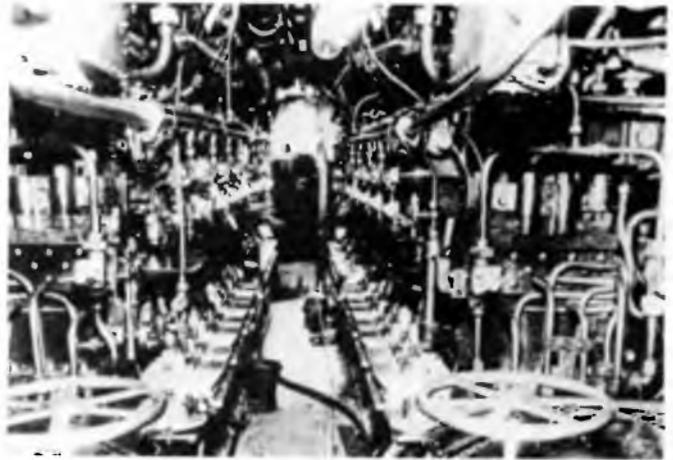
На следующий день после расстрела Е13 император Николай II направил телеграмму английскому королю Георгу V. "С большим удовольствием Я узнал о том, что британская субмарина Е8 присоединилась к Моим военно-морским силам, и хочу выразить Тебе мою глубокую признательность, - говорилось в телеграмме. - Балтийское море представляет для подлодок наиболее значимый театр военных действий, и присутствие такого типа судов должно сыграть особенно важную роль в нашем общем стратегическом курсе". Далее шло выражение глубокого соболезнования по поводу произошедшего с Е13.

В ноябре 1914 г. инженер-механик по электрочасти бригады Сергей Андреевич Кукель смог представить подробный отчет об устройстве ПЛ союзников. Собственно, именно благодаря двум его запискам, представленным в ГУК, стали известны основные тактико-технические характеристики британских субмарин.

Подводные лодки типа "Е", построенные заводами Виккерса в Барроу и на верфях Чатама в период с 1912 по 1917 гг., относились к серии из 57 единиц; из них только две ПЛ – Е31 и Е51 были построены на шотландской верфи в Гриноке.

По архитектурно-конструктивному типу и ряду технических решений они значительно отличались от российских ПЛ того периода. Лодки типа "Е" были полуторакорпусными с прочным корпусом, разделенным водонепроницаемыми переборками на отсеки. На Е1 было две водонепроницаемые переборки, на Е9 три. Это обеспечивало им надводную непотопляемость и повышенную живучесть. По поводу переборки С.А. Кукель говорил следующее: "Англичане по видимому не придают большого значения своим переборкам: на лодке Е9 сняли и сдали на "Рынду" дверь от переборки машинного отсека, так как она при наличии запасных мин мешает свободному движению по лодке. На обеих лодках мер к возможности быстро задраить двери и иллюминаторы в переборках не принимается, через то и другое пропущены провода и гибкие шланги".

Характерной особенностью британских ПЛ являлось наличие по бортам булей, в которых размеща-



Внутренний вид отсеков ПЛ типа "Е"

лась часть главного балласта. ПЛ типа "Е" были первыми лодками Британского флота с булями. Над корпусом по всей длине возвышалась легкая палубная надстройка, а посередине находилась высокая рубка, полностью изготовленная из бронзы. Управление лодкой осуществлялось из центрального поста. При погружении ПЛ люк из рубки в прочный корпус задраивался, и все управление переносилось в лодку.

Вертикальный и горизонтальные рули (носовые и кормовые) управлялись с одного поста вручную, и электроприводом с центрального поста. В надводном

**Тактико-технические характеристики
подводных лодок типа «Е» первой серии (20 единиц)***

Наименование элементов	Е1, Е8	Е9, Е18, Е19
Кораблестроительные элементы		
Водоизмещение, т:	750	750
надводное	893	893
подводное		
Главные размерения, м:		
длина	54,2	54,2
ширина	6,86	6,86
осадка средняя	3,60	3,60
Архитектурно-конструктивный тип	полторакорпусный (с булями)	
Глубина погружения, м:		
рабочая	7	7
предельная	60	65
Экипаж, чел.	30	30
Дальность плавания, миль:		
надводная максимальная	2500	2500
подводная максимальная	10	10
Цистерны:		
общее количество	46	46
главного балласта	20	20
Горизонтальные рули:		
носовые	2	2
кормовые	2	2
Главная энергетическая установка: дизели: количество, мощность, л.с. тип дизелей электродвигатели, количество, мощность, л.с.	2 x 800 «V i c k e r s» 2 x 430	2 x 800 2 x 430
Скорость хода наибольшая, уз:		
надводная максимальная	15	15
надводная экономическая	12	12
подводная максимальная	8	8
подводная экономическая	3	3
Вооружение		
Торпедное: количество торпедных аппаратов, калибр, мм:		
носовые	1 – 457	2 – 457
кормовые	1 – 457	1 – 457
траверзные	2 – 457	2 – 457
Артиллерийское: колич-во орудий, мм	1 – 47	1 – 47
	На Е1, Е8, Е9 и Е11 установлены в 1915 г.	
Запасы топлива, т	43	43
смазочного масла, т	5,6	5,6

По данным современных британских специалистов, серия ПЛ типа «Е» начиная с Е27 и до Е56 отличалась от первой размерами и водоизмещением. Их длина равнялась 181 футам (55 м), надводное водоизмещение составляло 667 т, подводное - 807 т., экипаж - 31 чел. См.: Head В. НМ Submariner Е31. Log of her War Servise // Warship. Vol. 9. P. 54.

положении горизонтальные рули ставились на прочные стопора. За счет большой площади горизонтальных рулей ПЛ могла идти под водой на самом малом ходу (около 1,5 узлов), что иногда было очень удобно. Все балластные цистерны располагались в средней части лодки, поэтому их наполнение почти не оказывало влияния на дифферент. Носовая и кормовая дифферентные цистерны были связаны между собой трубопроводом с помпой, при помощи которой воду перекачивали из одной цистерны в другую. Вода извне при этом не принималась, следовательно не менялась плавучесть при дифферентовке.

Время погружения ПЛ из крейсерского положения в подводное составляло 1,5-2 минуты, что достигалось благодаря конструкции системы погружения. В число цистерн главного балласта входило девять цистерн, расположенных снаружи прочного корпуса, и 11 цистерн внутри прочного корпуса. Наружные цистерны располагались: одна в носу и восемь по бортам, по четыре с борта. Во время нахождения лодки в подводном положении полнота заполнения этих цистерн была предельная, в надводном они наполнялись в зависимости от состояния моря. Общее количество балласта, принимаемого наружными цистернами, составляло 114 тонн. Число кингстонов в них и их сечение обеспечивали прием главного балласта за 40-45 секунд. Лодка могла плавать с открытыми кингстонами.

В число 11 цистерн, расположенных внутри прочного корпуса, входили: две дифферентные (носовая и кормовая), одна цистерна, находившаяся точно посередине лодки, две добавочные (по одной с каждого борта), три – ближе к носовой части, две вспомогательные и одна цистерна плавучести, расположенная по диаметральной плоскости в средней части корпуса. Эта последняя предназначалась для точного регулирования плавучести. По словам С.А. Кукеля, все цистерны внутри прочного корпуса заполнялись на 1/2-2/3. Общее количество балласта, принимаемого 11 цистернами, составляло около 37 тонн.

К числу вспомогательных относились: восемь цистерн для жидкого топлива, одна для цилиндрического и одна для смазочного масла, две для пресной воды и 14 для стока воды из торпедных аппаратов.

Согласно записке С.А. Кукеля, заполнение цистерн главного балласта происходило самотеком через кингстоны и забортные клапана. На ходу лодки в надводном положении кингстоны бортовых наружных цистерн всегда были открыты, но у каждой цистерны в вентиляционной трубе было по два вентиляционных клапана. У всех больших цистерн имелись водомерные стекла.

Откачивание главного балласта происходило тремя способами: 1. Продуванием с помощью двух компрессоров низкого давления, приводимых в действие собственными электромоторами (на Е9); двумя центробежными помпами производительностью 7,6 тонн в минуту, которые откачивали воду из наруж-



Сверху вниз: командир ЕВ Ф. Гудхарт после награждения орденом Св. Георгия, награждение английских подводников русскими орденами, на зимовке в Ревеле.

Результаты операций британских ПЛ типа «Е» на Балтике за 1915 год

Номер, командир	Дата атаки	Район	Результат
Е9 Макс Хортон	29 января	Моенс Клинт	Потопление германского миноносца
Е9 Макс Хортон	11 мая	Либава	Атака трех германских крейсеров и трех транспортов под конвоем 20 миноносцев. Потопление одного транспорта
Е9 Макс Хортон	5 июня	Западнее Виндавы	Атака германского крейсера типа «Gazelle» и угольщика. Потопление угольщика и одного миноносца, повреждение второго миноносца
Е9 Макс Хортон	2 июля	Данциг	Потопление германского броненосца типа «Deutschland»
Е1 Ноэль Лоуренс	30 июля	Эстергарн	Потопление немецкого военного транспорта
Е1 Ноэль Лоуренс	19 августа	Западнее маяка Церель	Подрыв крейсера «Moltke»
Е 9 Макс Хортон	27 сентября	Устье реки Эмс	Потопление германского миноносца в порту Эмден
Е 8 Фрэнсис Гудхарт	5 октября	Маяк Стилло	Потопление германского парохода «Margarethe»
Е 19 Фрэнсис Кроми	11 октября	Готланд	Потопление немецкого коммерческого парохода «Walter Leonard». Груз – железная руда. Экипаж принят на борт шведского парохода
Е 19 Фрэнсис Кроми	11 октября	Готланд	Потопление немецкого парохода «Gurtrune». Груз – железная руда. Экипаж принят на борт шведского парохода
Е 19 Фрэнсис Кроми	11 октября	Готланд	Потопление немецкого торгового парохода «Director Reppengagen». Груз – магнитная руда. Экипажу разрешили сойти на берег
Е 19 Фрэнсис Кроми	11 октября	Готланд	Потопление немецкого торгового парохода «Nicomedia». Груз – магнитная руда. Экипажу разрешили сойти на берег
Е 19 Фрэнсис Кроми	11 октября	Между Ланд-Бринг и Стрен-Грунд	Потопление немецкого торгового парохода «Germania». Груз – железная руда. Экипажу разрешили сойти на берег
Е 9 Макс Хортон	17 и 19 октября	Ландзорт	Потопление четырех коммерческих германских пароходов
Е 8 Фрэнсис Гудхарт	23 октября	Либава	Потопление германского крейсера «Prinz Adalbert»
Е 19 Фрэнсис Кроми	7 ноября	Аркона	Потопление германского крейсера «Undine»
Е 19 Фрэнсис Кроми	4 декабря	Готланд	Потопление немецкого торгового парохода «Freisenberg». Экипаж сошел на берег. Всего за осеннее крейсерство Е19 уничтожила 9 немецких коммерческих пароходов и привела в виде приза шведский пароход «Nike» с контрабандой

ных цистерн примерно за 7,5 минут (на Е1); 2. Продуванием сжатым воздухом из воздухохранителей через магистраль низкого давления; 3. Откачиванием двумя главными поршневыми помпами производства завода Browerhood (Броверхуда). По словам англичан, эти помпы могли откачивать балласт даже на глубине до 300 фут (более 90 м).

У британских ПЛ как полуторакорпусных риск получить повреждения при ударах о грунт был сведен к минимуму. Касаясь этого вопроса, Сергей Кукель уведомлял ГУК, что перед тем, как лечь на дно, англичане “дают лодке небольшой дифферент на нос и малую отрицательную плавучесть”, за счет чего площадь касания грунта оказывалась крайне мала. Он также писал, что “присасывания ко дну”, свойственного русским ПЛ типа “Кайман”, у английских не наблюдалось, а “из-за удачного расположения заборных, засорения кингстонов также не боятся: все заборные отверстия в верхней части прочного корпуса. Имеют-

ся на лодке и якоря для стоянки под водой, но ими они пользуются очень редко”. От ударов о грунт защищались рули и гребные винты.

Как докладывал С.А. Кукель в рапорте начальнику штаба командующего БФ контр-адмиралу Л.Б. Керберу, “ввиду огромного района действия лодок (3000 миль) место стоянки базы безразлично. Лодки плавают совершенно не считаясь с погодой, так как они очень мореходны и кроме того, для отдыха личного состава широко практикуется способ лежания на дне на подходящей глубине, так как запас воздуха в лодке при сравнительно с водоизмещением небольшом личном составе позволяет находиться под водой без обмена воздуха суток двое, а обводы лодки и большая плавучесть исключают опасность прилипания к грунту и засорения кингстонов”.

На ПЛ типа “Е” имелось два перископа системы Обри, которые убирались электромоторами. Такие перископы, снабженные дальномерами, имели

большие углы зрения, а командир мог быстро изменять их возвышение над уровнем моря.

Лодки были оснащены навигационными приборами – электрическим лагом Уокера, удобно расположенным под килем так, что им пользовались как в надводном, так и в подводном положении, гироскопом Сперри и неустанавливаемыми при погружении двумя магнитными компасами (в рубке и снаружи). На большинстве первых ПЛ типа “Е” были установлены хорошая по тем временам одноклоновая радиостанция, расположенная в шумоизолированной радиорубке, и быстроубирающиеся радиоантенны. Дальность передачи составляла 60 миль, приема – 100 миль, длина волны – 250 метров.

Радиостанция могла принимать любые волны.

Излагая конструктивные особенности ПЛ типа “Е”, С.А. Кукель обратил внимание на “массивные части траверзных минных аппаратов и дюймовые штанги машинного телеграфа”. В то же время, по его словам, многочисленные вспомогательные двигатели отличались большой компактностью.

Размещение механизмов на британских ПЛ представлялось Кукелю “мало продуманным”, так как они были загромождены ими настолько, что команде не оставалось места для отдыха. “Она спит где попало, — писал он, — и даже офицеры не имеют хоть скольконибудь сносного помещения. Вообще об обитаемости лодки, предназначенной для больших переходов и долгого пребывания в море, не позаботились”. Только по приходу в Ревеле англичане с помощью русских коллег обшили некоторые помещения пробкой, чем избавили личный состав от последствий сильного опотевания борта, а легкими деревянными переборками выделили небольшое помещение для офицеров.

Некоторых недостатков не лишена была и главная энергетическая установка. Так, при переходе из Ливавы в Ревель Е1 и Е9 несколько раз совершали вынужденные остановки для исправления дизелей (восьмицилиндровых) из-за трещин в рубашке труб отработанных газов, которые приходилось сваривать. При установке исправленных труб появлялись трещины уже в других местах (около фланцев), и их снова снимали. Английские моряки говорили, что это типичное явление для всех их лодок, работающих на дизельных моторах. К числу конструктивных преимуществ ПЛ относилось то, что отработанные газы моторов выводились за корму в воду, и малый шум во время работы дизелей.

Русские офицеры очень удивлялись “варварскому обращению” своих союзников с коллекторами во



Экипаж Е19. В центре - командир Ф. Кромь, слева и справа от него - русские телеграфисты

время работы электромоторов. Коллекторы сильно искрились, а англичане зачастую чистили их “стеклянной бумагой” и даже не удаляли медной пыли. Е9 вообще пришла в Ливаву с испорченным главным электромотором левого вала, так как вследствие короткого замыкания между двумя пластинами коллектора была сожжена изоляция одной секции.

Питание главных электродвигателей обеспечивали четыре группы аккумуляторов по 55 элементов в каждой. Две группы с каждого борта для питания соответствующего электродвигателя могли соединяться последовательно или параллельно. Рабочее напряжение главного электромотора составляло 220 и 110 вольт, вспомогательных электродвигателей и освещения – 110 вольт. Конструкция аккумуляторных ям была



У плавбазы “Двина”

BRITISH NAVY—SUBMARINES

22 E Class.—18 boats + 4 Minelayers.



Now have steel bridge screen.

E 7—20 & LATER CLASS:— 22 boats.

E 21, E 23 (Vickers, 1915), **E 25** (Beardmore, 1915), **E 27** (Yarrow, 1917), **E 31** (Scott, 1915), **E 32** (White, 1916), **E 33** (Thornycroft, 1916), **E 35** (J. Brown, 1916), **E 38** (Fairfield, 1916), **E 39, E 40** (launched by Palmers, 1916-17 and completed by Armstrongs), **E 41,* E 42** (Cammell Laird, 1915), **E 44** (Swan Hunter, 1916), **E 45,* E 46*** (Cammell Laird, 1916), **E 48** (launched by Fairfield 1916, completed by Beardmores), **E 51*** (Scotts, 1916), **E 52** (Denny, 1916), **E 53, E 54** (Beardmore, 1915-16), **E 55** (Denny, 1916).

*These are Minelayers.

All Admiralty wing-tank type. Built under Emergency War Programme. First British type of submarine with internal sub-division by w.t. bulkheads and with beam tubes. Dimensions: 180 (p.p.), 181 (o.a.) × 22½ × 12½ feet. Tubes: 3 to 5—18 inch, viz., 2 bow, 0, 1, or 2 beam, 1 stern. Minelayers marked * have no beam tubes, and carry about 20 mines. Diesel engines: 2 sets of Vickers, Sulzer, Carels, M.A.N., or other types. Oil: 45 tons. Other details as Table.

Notes.—Performed splendid work during War, and proved most satisfactory. Heavy losses sustained by this class are an index to the arduous work they performed, 1915-18. *E 2, 4* (of *E 1—6* type), *11, 12, 29, 43, 56* (all *E 7—20* and later type), put on Sale List, 1919; the others detailed above will be sold off as new *L* boats come into service.

War Losses.—*E 1,* 3, 5, 6* (*E 1—6* type), *E 7, 8,* 9,* 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19,* 20, 22, 24, 26, 28, 30, 34, 36, 37, 47, 49, 50* (all *E 7—20* and later type).

*Scuttled in Baltic.

122

Легкие крейсера типа "Бартоломео Коллеони".
(Сведения о кораблях, опубликованные в английском справочнике
"JANE'S FIGHTING SHIPS". 1919 г.)

негерметичная, но система сильной вентиляции предохраняла лодку от кислотных испарений.

Доставку минного вооружения для своих ПЛ Адмиралтейство организовало через Архангельск на Петроград, откуда торпеды поступали в Либаву и Ревель. Так называемые "холодные" 18-дюймовые (457 мм) мины Уайтхеда изготавливали на заводах Вулвича; их скорость равнялась 30 узлам. "Холодными" эти торпеды назывались из-за того, что они приводились в движение поршневой машиной, работавшей на холодном сжатом воздухе. В 1908 г. на Обуховском сталелитейном заводе и заводе Г.А. Лесснера в Петербурге мины Уайтхеда несколько модернизировали. Основными рабочими элементами такой торпеды стали 2-х цилиндровая парогазовая машина, взрыватель, заряд, керосиновый баллон и подогревательный аппарат. Вместо холодного сжатого воздуха (при стрельбе) рабочим эле-

ментом машины стала горячая парогазовая смесь, которую получали путем сжигания керосина в специальном подогревательном аппарате, добавляя в него воду.

Незадолго до войны на вооружении кораблей русского флота состояли торпеды Уайтхеда с прибором Обри, который управлял торпедой по заданной траектории. Тогда командиры русских подлодок активно занимались практической отработкой залповой стрельбы. Торпедные аппараты конструкции

С.К. Джевецкого позволяли реализовывать на практике удачную новаторскую идею залповой стрельбы всеми торпедами без риска для лодки оказаться на поверхности, так как ее плавучесть при этом не изменялась.

При стрельбе из аппаратов Джевецкого не происходило образования воздушных пузырей, в силу чего ПЛ не демаскировалась. Перед атакой она маневри-

ровала так, чтобы незаметно сблизиться с целью на допустимую для выстрела дистанцию. Затем, заняв выгодную позицию, командир определял количество торпед в залпе и рассчитывал для каждой свой угол опережения, учитывая изменение скорости цели. В результате получался плотный залп, обеспечивавший попадание хотя бы одной торпеды, а в среднем на всю стрельбу уходило до 50 секунд.

Основной недостаток такого способа стрельбы состоял в том, что командиру приходилось несколько раз переставлять перископ на новые углы прицеливания. В целом же, русские подводники не сразу освоили залповую торпедную стрельбу — она происходила только одиночными торпедами (так называемая классическая аппаратная стрельба). Прибор Обри позволял удерживать торпеду на единственном курсе, на котором происходила отсечка гироскопа. Принятие на вооружение углового прибора Обри позволило заранее устанавливать направление траектории торпеды — отличное от тех, на которых произойдет отсечка гироскопа и спуск "ножниц" аппарата Джевецкого. Кроме того, командир подлодки "Крокодил" Яков Иванович Подгорный модернизировал торпедные аппараты Джевецкого, в результате чего повысилась точность стрельбы. Все вместе это дало возможность стрелять из аппаратов Джевецкого-Подгорного с установкой моментов раскрытия их "ножниц" на малые углы в диапазоне от 25° до 35°.

По словам С.А. Кукеля, до прихода на Балтику командиры английских ПЛ не знали принципа залповой стрельбы. Чтобы стрелять многоторпедным залпом, они даже предприняли попытку установить на Е1 и Е9 по два торпедных аппарата Джевецкого-Подгорного, но вскоре отказались от этой идеи. Учитывая накопленный опыт русских подводников, английские моряки достигли некоторых успехов в новом тогда методе стрельбы "веером" с временным интервалом сначала из бортовых аппаратов (аппараты отклонялись под некоторым углом), затем из кормового, с углом растворения 5°. Стрельба "веером" позволяла использовать наибольшее число аппаратов в залпе, в результате чего торпеды распределялись по большей площади. Соответственно, у корабля противника резко снижались шансы уклониться от попадания в него хотя бы одной торпеды. Но к такому способу прибегали редко — чаще стреляли прицельно одиночными торпедами и, как правило, из носового аппарата.

Русские подводники обратили внимание на еще одну особенность этих ПЛ: все выступающие части лодок имели отводы, чтобы при проходе через минные заграждения исключалась возможность зацепиться за минрепы. Начальник МГШ А.И. Русин сообщал командующему флотом адмиралу Н.О. Эссену: "Подводные лодки английского флота свободно ходят под немецкими минными заграждениями. Для этой цели на подводных лодках у рулей сделаны отводы, а по диаметральной плоскости натягивается стальной трос; последний служит для отвода лееров, связывающих минрепа".

Потери британских ПЛ типа "Е" в первой мировой войне:

Е3 18 октября 1914 г. Северное море
 Е10 18 января 1915 г. Северное море
 Е15 15 апреля 1915 г. Дарданеллы
 Е13 18 августа 1915 г. Зунд
 Е7 4 сентября 1915 г. Дарданеллы
 Е20 6 ноября 1915 г. Мраморное море
 Е6 26 декабря 1915 г. Северное море
 Е17 6 января 1916 г. У побережья Дании
 Е5 7 марта 1916 г. Северное море
 Е24 24 марта 1916 г. Северное море
 Е22 25 апреля 1916 г. Северное море
 Е18 24 мая 1916 г. Балтика
 Е26 6 июня 1916 г. Северное море
 Е30 22 ноября 1916 г. Северное море
 Е37 1 декабря 1916 г. Северное море
 Е36 19 января 1917 г. Северное море
 Е49 12 марта 1917 г. У Шетландских островов
 Е47 20 августа 1917 г. Северное море
 Е14 28 января 1918 г. Дарданеллы
 Е50 31 января 1918 г. Северное море
 Е1, Е8 3 апреля 1918 г. Балтика, затоплены экипажами у Гангэ
 Е9, Е19, Е34 20 июля 1918 г. Северное море

Действительно, начальник флотилии и командир Е1 капитан-лейтенант Ноэль Лоуренс своей информацией поверг русских в немалое изумление. Он заявил, что в Лох-Ю вообще ничего не знали о существовании минного заграждения у Либавы, а лодки могут относительно безопасно проходить минные заграждения на большой глубине. Англичане рассказали о показательном случае из их боевой практики. Однажды им пришлось непрерывно продержаться под водой целых 23 часа. В течение всего времени искусственной вентиляции воздуха в лодке не производилось, а положение осложнялось еще и тем, что экипаж не мог "пользоваться ватерклозетом, и его заменяло ведро". В то же время "нормально работала кухня", а "к концу 23-го часа воздух был настолько испорчен, что зажженная спичка сейчас же гасла".

Технические возможности ПЛ типа "Е" позволили им совершить на Балтике более 100 боевых походов с высоким коэффициентом оперативного напряжения. Русское командование признавало тот факт, что их неожиданный приход смягчил тяжелую ситуацию и, возможно, остановил вступление Швеции в войну. Нацеленные на коммуникации противника, используя торпеды, артиллерию и подрывные патроны, британские субмарины потопили 16 пароходов и транспортов общей вместимостью 31402 брт. Все командиры британских ПЛ получили ордена Св. Георгия 4 степени. В кампаниях 1914-1916 гг. Балтийский флот решил главную задачу — не допустил противника в Финский залив.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Летом и осенью 1916 г. среди многих проблем, которые у лордов британского Адмиралтейства вызывали наибольшее беспокойство, одной из ключевых оставалась вероятность попыток противника форсировать Дуврский пролив (Па-де-Кале). Вместе с тем, в Лондоне надеялись, что повреждения, полученные Флотом Открытого моря в Ютландском бою, вряд ли позволят немцам в ближайшие месяцы предпринять такую акцию. В Адмиралтействе и Генштабе полагали, что германское верховное командование в будущем сведет роль флота к поддержке широкомасштабной подводной войны, что на самом деле и произошло.

Частично прогнозы британского военного руководства оправдались. С целью нарушения торгового судоходства англичан, в конце октября 1916 г. германские полуфлотилии миноносцев предприняли ночной набег на Дувр. После боевого столкновения надводных сил обеих сторон командующий дуврским патрулем адмирал Бэйкон указал в рапорте: "Неприятельский набег был умело разработан и хорошо выполнен... На стороне противника было одно серьезное преимущество - ему не приходилось сомневаться, что всякий встреченный им корабль - неприятельский. Наши же миноносцы его не имели, и в критический

момент встречи не могли сразу определить, с кем имеют дело. Легче остановить налет на железнодорожный узел нескольких мчащихся с бешеной скоростью освещенных поездов-экспрессов, чем предупредить набег 33-узловых миноносцев в черную как чернила ночь в столь широком пространстве как воды Канала".

Первый Лорд Адмиралтейства Артур Бальфур, полностью разделяя мнение Бэйкона, отвечал ему: "Для того, чтобы отечественные миноносцы могли вовремя встретить противника, нужно каждую ночь держать в дозоре не менее двух флотилий. Но свободных миноносцев у нас нет, и пока не будет удовлетворена нужда в миноносцах Гранд-Флита, надо обходиться наличными средствами и так организовать движение транспортов через Канал, чтобы по мере сил и возможностей обеспечить им безопасное плавание".

Немцы больше не возобновляли попыток совершать ночные набеги на Дувр, решив сконцентрировать основные усилия на операциях своих подлодок. В книге "Подводная опасность" Джон Джеллико пишет, что в феврале 1917 г. Германия объявила Англии неограниченную подводную войну, заявив, что будет без всякого предупреждения топить торговые суда любой национальности, которые приблизятся к



На борту E31

британским берегам. По словам Джеллико, на тот период в состав германского флота входило 140 ПЛ, а ежемесячно вступало в строй 7-8. Действительно, фактор подводной угрозы ("У-опасности", как ее тогда называли) принимал для Англии все более катастрофический характер. Еженедельные сводки германского Морского министерства оповещали Европу о том, как уничтожается английское коммерческое судоходство, а доблестные немецкие подводники ежедневно топят свыше 25000 т грузов.

В ответ весной 1917 г. Англия решила развернуть против Германии свою коммерческую войну, воспользовавшись оживлением судоходства вдоль побережья Голландии. Командование гарвическими морскими силами считало, что для этой цели у голландских берегов вовсе не обязательно держать усиленный отряд крейсеров - пресечь германскую торговлю можно с помощью подлодок при поддержке отряда миноносцев. Для этой цели задействовали три ПЛ типа "Е" - E23, E34 и E35, командиры которых получили инструкции останавливать все вызывающие у них подозрения суда и отводить их для досмотра к месту нахождения миноносцев. Однако такая мера принесла лишь кратковременный успех. Как говорил английский историк Генри Ньюболт, все "предпринимавшиеся нами действия не влияли на численность оперирующих U, командиры которых пользовались полнейшей безнаказанностью. Их действия только лишний раз доказывали, что нападение есть лучшая оборона".

С лета 1917 г. англичане вплотную занялись организацией в Северном море и Атлантике широкомасштабной системы конвоев. Для защиты собственных вод, сопровождения и патрулирования были назначены ПЛ E31 (командир Фердинанд Филман), E43 (В. Купер), E53 (Дж. Гленкросс) и E55 (Дж. Келлетт). В ходе боевых дежурств всем этим ПЛ пришлось столкнуться с германскими субмаринами и вступать с ними в бой, а также подвергаться нападению цеппелинов. Гранд-Флиту удалось удержать контроль над северной частью Северного моря.

К лету 1917 г. Англия провела ряд мероприятий по борьбе с германскими подлодками, среди которых ведущая роль отводилась авиации и другим новейшим методам. К примеру, были введены улучшенные типы гидросамолетов и дирижаблей, которые могли поднимать тяжелые противолодочные бомбы, и бомбосбрасыватели для гидростатических бомб. В большом количестве началось использование глубинных бомб и так называемых кружащихся торпед, которые двигались по кругу диаметром 184 м на глубине от 24 до 30 м.

Среди надводных средств борьбы с разросшейся подводной опасностью англичане организовали особые спецподразделения – дивизионы траулеров с гидрофонами, увеличили количество Q-ships - судов-ловушек и построили быстроходные моторные катера для противолодочной обороны. Широкое распростра-



Повреждения в надстройке E31. 4 мая 1916 года

нение получила специальная аппаратура для постановки торговыми судами дымовых завес от подлодок, действовавших артиллерией. Результатом опытных стрельб, проведенных по модели корпуса германской субмарины, был разработан и введен на вооружение улучшенный тип снаряда для стрельбы по ПЛ. Серьезным противодействием германской подводной войне стало введение особой мины типа "Н". С июля по декабрь 1917 г. английские инженеры осуществили постановку таких мин в Гельголандской бухте, Дуврском проливе и других значимых районах.

В результате интенсивного развертывания германским командованием своих подводных сил в Северном, Средиземном морях и Атлантике состоялся пересмотр морской стратегии Англии. Доктрина "Fleet in being", господствовавшая в начале войны, а после Гельголандского боя признанная даже гросс-адмиралом Тирпицем, претерпела некоторое изменение. Теперь основной стратегической целью высшее руководство страны считало оказание такого воздействия на противника, которое вынудило бы его пойти на соглашения. Из-за значительного привлечения сил и средств британское командование отказалось от захвата и уничтожения германских баз.

После подписания перемирия, в ноябре 1918 г. командующий королевскими подводными силами командор С. Холл выступил перед всеми подводниками с официальным обращением. “Субмарины первыми приняли на себя основные удары войны, — говорил он. Они постоянно находились в эпицентрах боевых действий, и именно они последними ушли с морей. Вам, героическим экипажам субмарин, выпала нелегкая

доля осуществлять тяжелые крейсерско-патрульные рейды, прорываться через минные поля и заграждения. Вы уничтожили 328 судов противника, вы совершали свое боевое мастерство и показали глубокие знания ведения подводной войны. Результаты ваших действий налицо, и мы выходим из войны, гордясь своими достижениями”. В 1918 г. кампания для британских ПЛ типа “Е” была завершена.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

РГА ВМФ: Ф. 418. Оп.1. Д. 71, 3291, 3315, 3343, 3349, 3357, 3362, 3365, 3367, 3377, 3388, 3399. Ф.479. Оп. 1. Д. 222, 258, 259, 325, 460, 461, 667, 681. Ф. 479. Оп. 2. Д. 547. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1197.

Фальгенгайн Э. фон. Верховное командование в его важнейших решениях. Перев. А.Е. Снесарева. М., 1920; Записки адмирала Фишера // Морской сборник, 1920. № 8-9; Рольман Г. Война на Балтийском море. М., 1935; Константинополь и проливы (по секретным материалам б. Министерства иностранных дел. Т. II. М., 1926; Гайер А. Германские подводные лодки в войну 1914-1918 гг. Л., 1933; Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914-1918 гг. Перев. с нем. М., 1934; Ньболт Г. Операции английского флота в мировую войну. М., 1934-1935; Джеллико Джон. Подводная опасность. Перев. с англ. М., 1937; Тирпиц А. фон. Воспоминания. Перев. с нем. М., 1957; Куэнн Р. Торпедные подводные лодки. М., 1970; Грибовский В.Ю. Балтийский флот в Первой мировой войне. СПб., 2000; Ковалев Э.А. Рыцари глубин. Хроника зари российского подплава. М.-СПб., 2005.

Corbett Julian. Naval Operations. V. I-III. London, 1923; Kemp P. H.M. Submarines. London, 1952; Greger R. Die Russische Flotte. 1914-1917. Munchen, 1968; Wilson Michael. Baltic Assignment: British Submarines in Russia. 1914-1919. London. 1985.

На 1-й стр. обложки: подводная лодка Е6 во время учений;
на 2-й стр: Е31 в доке во время достройки; на 3-й стр. австралийская подводная лодка АЕ 2;
на 4-й стр. Е11 возвращается после победного похода (вверху) и Е1 и Е9 на рейде.

Книги серии “Боевые корабли мира” Вы можете заказать по почте. Заявки следует посылать по адресу:

190121, г. С.-Петербург-121,
До востребования Арбузову В.В.
E-mail: bkm-istflot@yandex.ru

Наши книги Вы можете приобрести:

г. Москва. М. «Красные Ворота», ул. Каланчевская д. 1. Магазин «Транспортная книга».

г. Москва. М. «Лубянка», ул. Мясницкая д. 6/3, строение 5. Магазин «Библио-Глобус».

г. Москва. М. «Библиотека им. В.И. Ленина», ул. Новый Арбат д. 8.

Магазин «Московский Дом Книги».

г. Москва. М. «Проспект Мира», с/к «Олимпийский», 7 подъезд, 3 этаж. Торговый дом “Новый Колизей”, магазин “Техника Молодежи” (т. 933-64-41).

г. С.-Петербург. М. «Елизаровская», пр. Обуховской обороны, д. 105.

ДК им. Н.К. Крупской, крытый павильон № 3, место № 7.

г. С.-Петербург. М. «Василеостровская», В.О. 7-я линия, д.10,
магазин “Старая Техническая книга”.

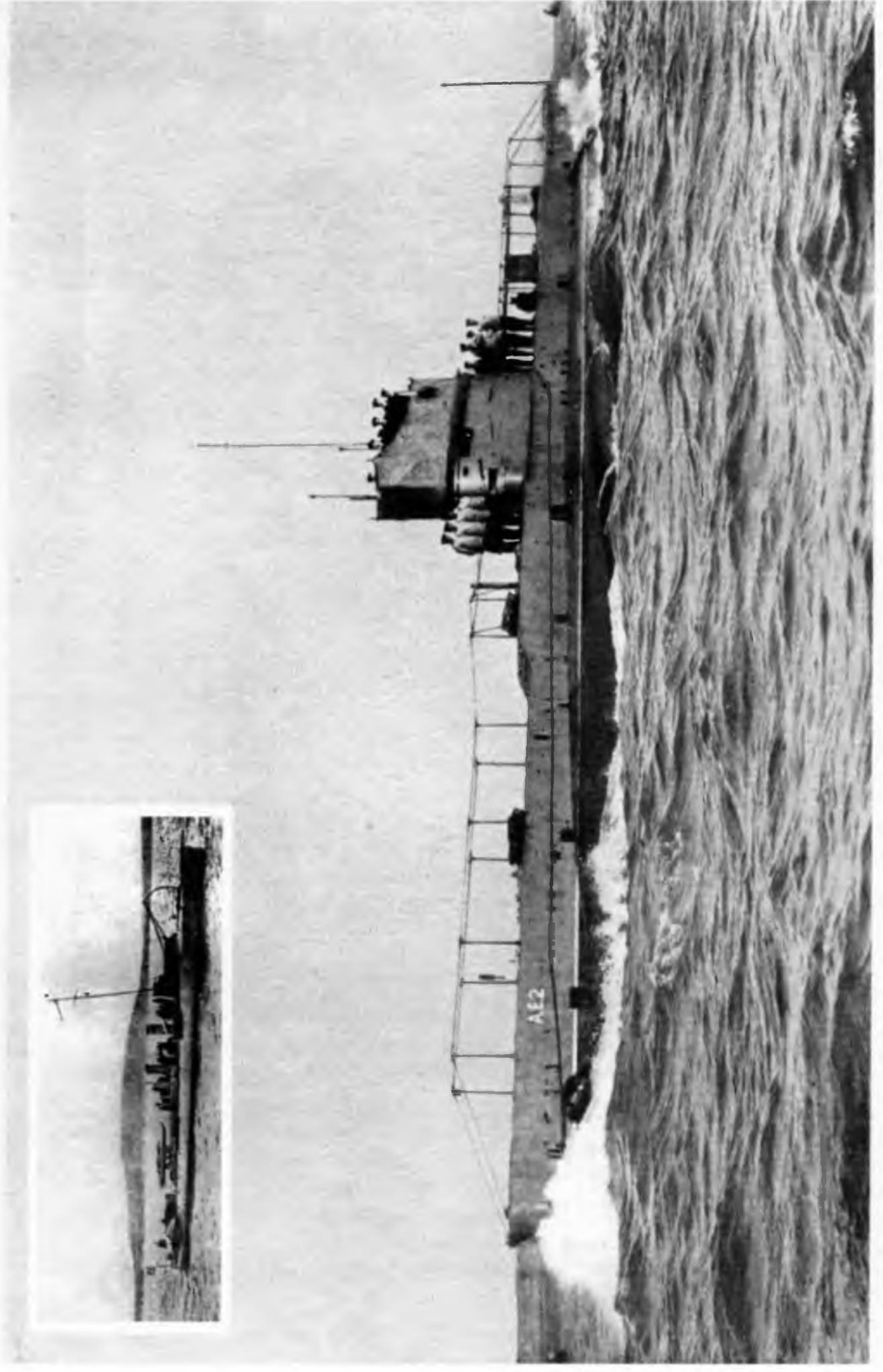
г. Екатеринбург. По тел. (8-343) 378-12-58. Селезнев. В.И. E-mail: celeznev@wtn.ru

г. Красноярск. Проспект Мира д. 85. «Книжный Мир».

Тех. редактор Ю.В. Родионов
Лит. редактор Т.Н. Емельянова
Корректор В.С. Волкова

Гребенщикова Галина Александровна
*Английские подводные лодки типа “Е”
в первой мировой войне*

Сдано в набор 14. 01. 2008 г. Подписано к печати. 22. 02. 2008 г.
Формат 60х90/8. Усл. печ. лист. 8,5 (в т.ч. 3 п.л. вклейки). Печать офсетная.
Отпечатано с готовых диапозитивов заказчика на ООО “АНТТ-Принт”
С.-Петербург. 2008 г.

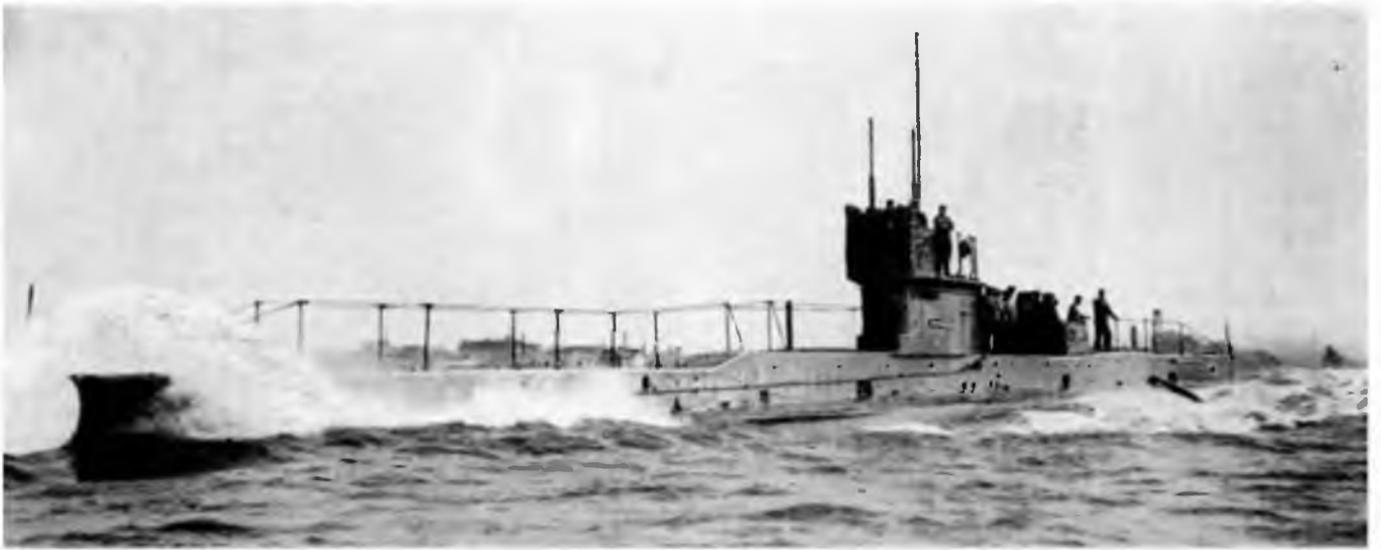




Подводные лодки типа "Е": "Е1" (2 фото сверху) и "Е4"



*Вверху и справа:
английские подвод-
ные лодки типа "Е"
уходят в море*

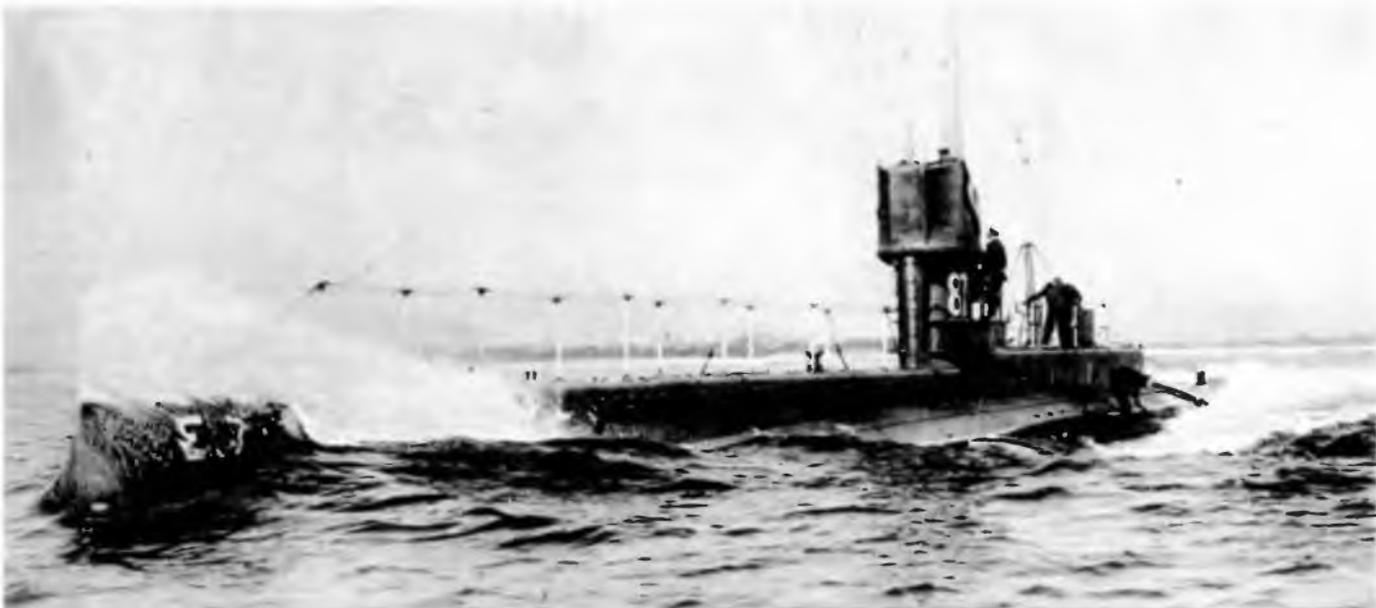




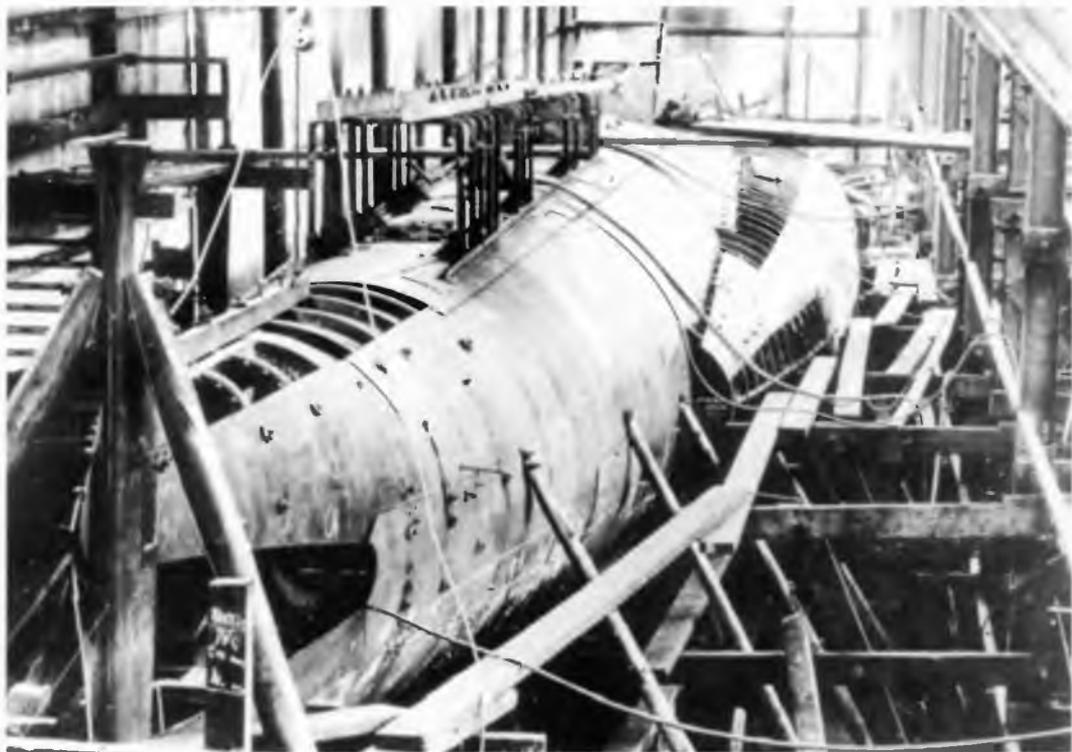
Подводные лодки типа "Е" 1-й, 2-й и 3-й серий



*"E11" в Мраморном
море (вверху) и у
Дарданелл*



Подводные
лодки типа "Е": "Е7"
(фото вверху) и "Е14"



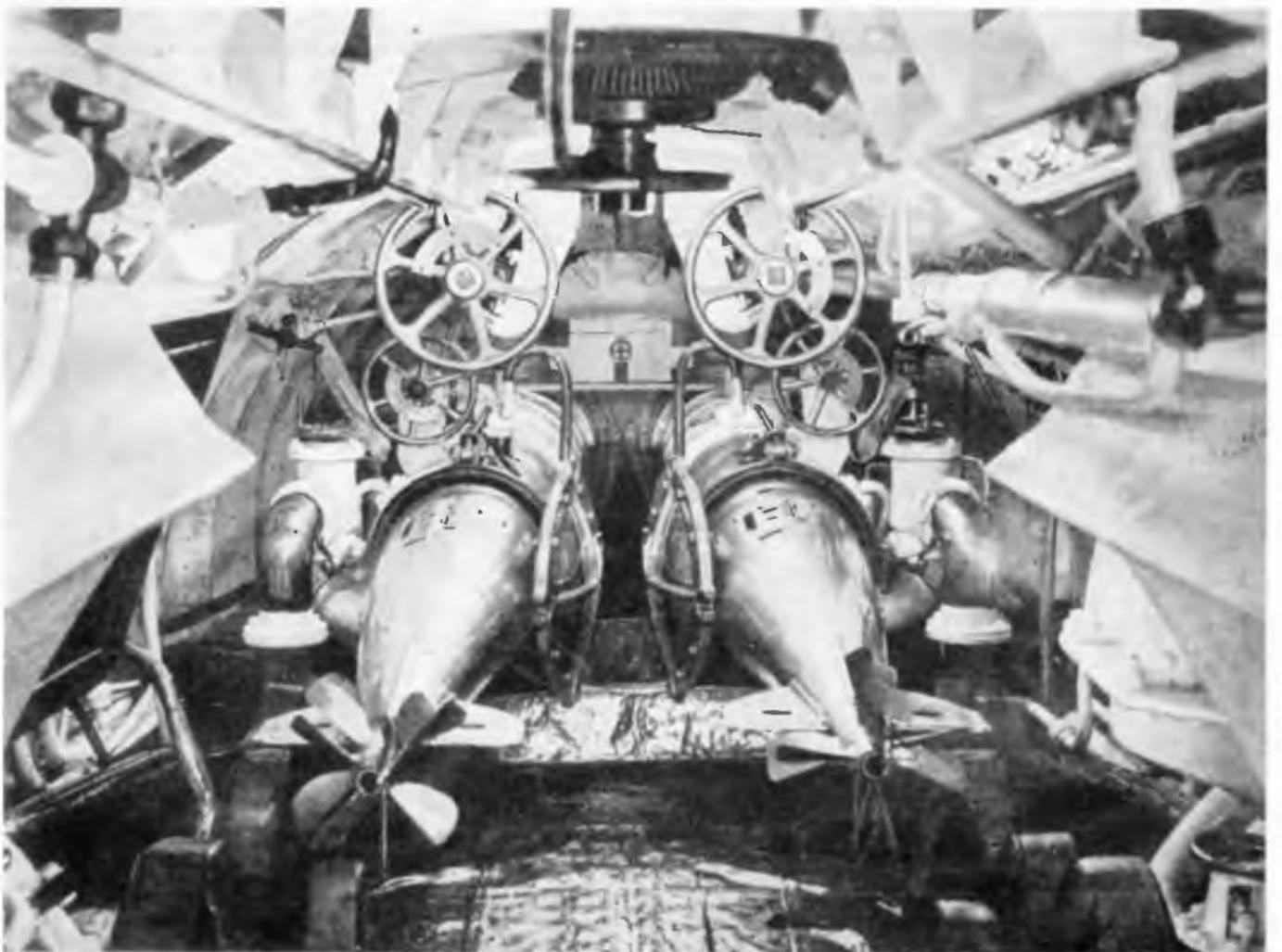
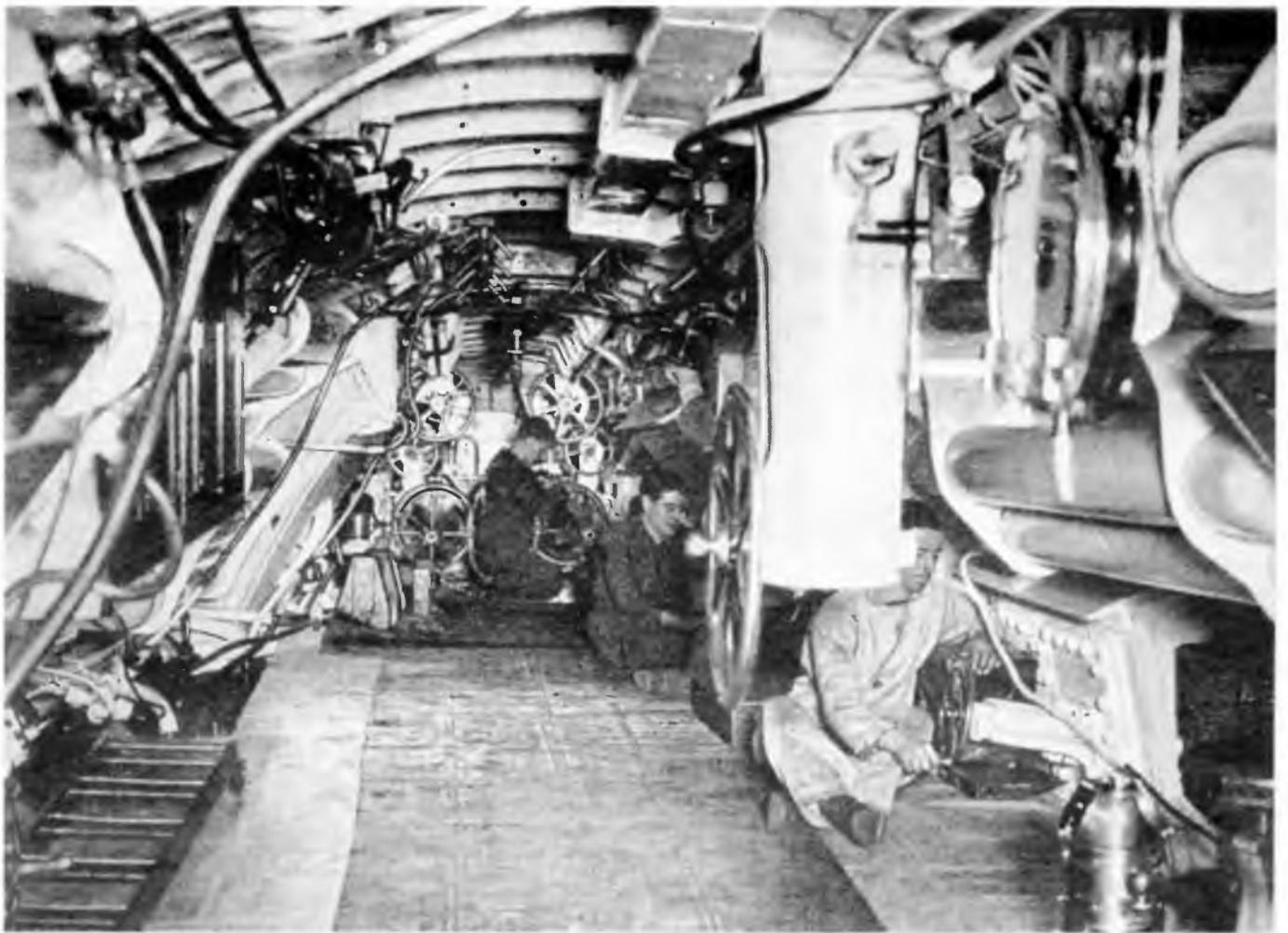
Подводные лодки типа "Е": "Е31" на стапеле в 1916 г., (вверху), "Е19" в момент вступления в строй (в центре) и одна из лодок типа "Е" перед уходом в боевой поход

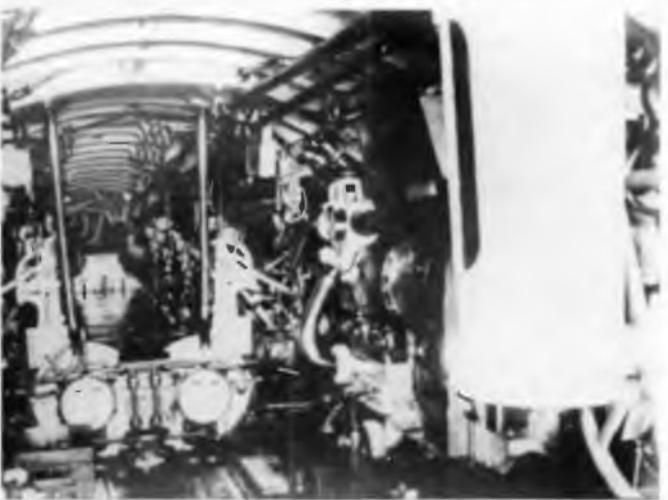


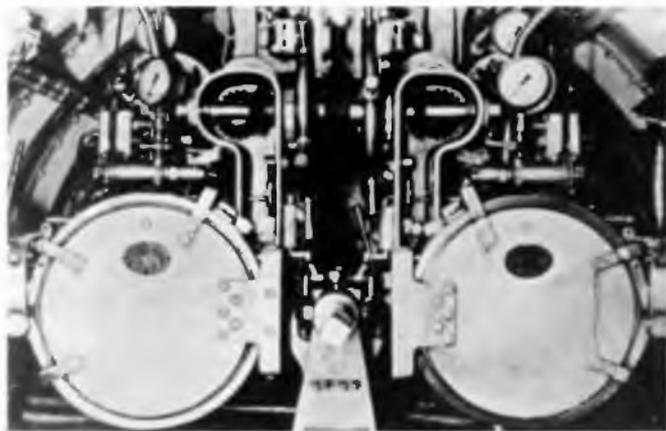


На подводной лодке "Е11" в базе и в море

Справа: внутреннее расположение одной из подводных лодок типа "Е": вид на первый отсек и носовые торпедные аппараты







Внутреннее расположение одной из подводных лодок типа "Е"

Внизу: в походе





“E4” в Северном море в 1916 г. (два фото вверху) и одна из лодок типа “E” зимой на Балтике

Справа: “E31” на достройке (фото вверху) и лодки типа “E” в Ревеле





Одна из лодок типа
"Е" выходит в море
(фото сверху) и "Е8" в
Ревеле



Экипаж одной из лодок типа "Е" на Балтике (фото вверху)

Слева: английские подводники на борту учебного судна "Двина" (б. "Память Азова")

Справа: поиск воздушного противника





Сверху вниз: "E18", (фото
вверху), E31 в доке во время до-
стройке и "E13" на мели в датс-
ких территориальных водах

Слева; "E13" после снятия с
мели , на палубе "E8", М. Хортон
и А.фон Эссен на рубке "E8", воз-
вращение в базу после боевого
похода и одна из лодок типа "E"
в Ревеле.





*Подводные лодки
"E4" (вверху) и "E14"
(в центре)*

*Слева: на "E46" во
время погрузки мин*



*Справа: "E20",
(фото сверху), "E47"
в доке и "E55" ух-
одит на ходовые ис-
пытания*





*Экипаж "Е11" перед
уходом в боевой поход
(2 фото сверху)*

Лодки в Гарвиче





Вверху, слева направо: А. Бальфур, командир "Е11" М. Нэсмит, командир "Е9" М. Хортон и Р. Кийз

Экипажи "Е14" (справа) и "Е34" перед уходом в боевой поход





Экипаж "Е15" в турецком плену. Турецким артогнем было убито 5 человек из экипажа "Е15", 25 взято в плен. Справа и слева от группы пленных стоят 2 жандарма (фото сверху)



"Е15" на мели (2-е фото сверху)

Подлодка типа "Е" уходит в море



"Е31" у Гарвича в 1918 г. (внизу)

Справа: На "Е15" находятся турецкие моряки и спасатели. У борта лодки пришвартован спасательный буксир "Курд", безуспешно пытающийся откачать воду из лодки







*Английские под-
водные лодки в базе
1917-1918 гг.*



Е11 обнаружила корабль на рассвете 8 августа; в 5 ч утра она начала атаку. На "Barbarousse" справа по борту заметили след торпеды, но уклониться не успели: попадание произошло в середину корпуса против передней трубы, в результате чего была повреждена переборка носовой кочегарки. Вода стала быстро поступать в самую кочегарку и большое помещение перед ней.

Корабль сразу же получил сильный крен, но смог изменить курс к берегу, а его противоминная артиллерия открыла огонь по перикопу лодки. Выпустить вторую торпеду Е11 не удалось, а "Barbarousse" через семь минут после попадания торпеды опрокинулся на правый борт и, продержавшись некоторое время килем вверх, с винтами, работавшими на остатках пара, затонул. Часть экипажа спаслась, успев надеть спасательные пояса; погибло 253 человека.