

*А. П. Александров*

# **Операции на морских сообщениях**

---

Военно-Морская Академия РККА им. т. Ворошилова  
ЛЕНИНГРАД — 1934



Продаже не подлежит.

А. П. АЛЕКСАНДРОВ

# ОПЕРАЦИИ НА МОРСКИХ СООБЩЕНИЯХ

Оперативный очерк

ЛЕНИНГРАД

1934



Отдельный оттиск  
из журнала  
„МОРСКОЙ СБОРНИК“  
№ 8—1924 г.

## 1. ИСХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

Зарождение операций на путях сообщения своими истоками уходит вглубь исторического прошлого. Стратегия XVIII столетия (так называемая «стратегия пятипереходной системы») видела основной объект для ведения операций в путях сообщения неприятельской армии с ее магазинами. Экономика того периода позволяла выделить весьма ограниченные ресурсы для ведения войны. Материальные средства армии сосредоточивались в немногих складах-магазинах и являлись тем оперативным базисом, опираясь на который армия могла действовать. Достаточно было лишь неприятельскую армию ее заготовленных запасов, чтобы сделать невозможным дальнейшее ведение кампании на продолжительный срок. Армия, отрезанная от своих магазинов, где были сосредоточены ее продовольственные ресурсы, снабжение и боезапас, не могла продолжать вести операции и вынуждалась к сдаче. Поэтому основная задача стратегии этой эпохи заключалась в выходе на неприятельские коммуникации с тем, чтобы отрезать противника от его материальной базы ведения операций, в том также, чтобы уничтожить или захватить неприятельские транспорты с продовольствием и оружием.

На этой почве выросли оперативные доктрины основоположников стратегической науки Ллойда и Бюлова, обосновывающие математическую стратегию операционных и коммуникационных линий и сложных обходных маневров.

Бюлов в качестве основных принципов своего стратегического учения выдвигает следующие положения:<sup>1)</sup>

«Новые армии могут существовать, только снабжаясь из своих магазинов, и их передвижения определяются их магазинами. Главный магазин, из которого действующая армия удовлетворяет свои настоящие потребности, является фундаментом или субъектом операции...»

Операционной линией он называет «... путь, по которому армия получает из магазина свое снабжение, подвозимое на вьючных животных или повозках. Но так как этот путь должен быть защищен от покушений противника так же, как и сам магазин, то он опреде-

<sup>1)</sup> Генрих Дитрих Бюлов (1760—1806 гг.). «Принципы стратегии», «Дух новейшей военной системы».



дает направление движения войсковых колонн и расположение армии...»

Отсюда Бюлов делает вывод, что «...духу новейшей военной системы войны более свойственно выдвигать целью операций неприятельские магазины и линии подвоза, соединяющие их с армией, чем самую неприятельскую армию. Причина этому заключается в том, что новейшие армии не могут продолжительное время жить теми запасами, кои они имеют при себе, и зависят от находящихся вне армии источников... Магазины — это сердце, при повреждении которого разрушается коллективный человек, т. е. армия. Линии подвоза — это мускулы, перерезав которые, мы парализуем весь военный организм...»<sup>1)</sup>

Предшественник Бюлова — Ллойд, один из наиболее ранних теоретиков стратегии пятипереходной системы, сетуя на беспомощность и неподвижность современных для него армий, говорит: <sup>2)</sup> «... подвижность — это все на войне, а наши армии таковой абсолютно лишены. Они ходят на цепи около какой-нибудь крепости, где помещаются их магазины, и не рискнут удалиться от нее на расстояние в двадцать миль. Они скованы в тесном кругу, центр которого представляют их магазины...»

В учении об операционной линии он рекомендует избрать такое направление для операций армии, при котором противник не мог бы действовать против флангов, исходя из того, что «... человек может быть атакован с четырех сторон, но защищаться или сам атаковать противника он может только с той стороны, куда он обращен лицом...» Отсюда Ллойд выводит положение, которое он считает основной аксиомой стратегии: «... ни один маневр, каков бы он ни был, в особенности на глазах у противника, не должен производиться, не будучи прикрыт и обеспечен несколькими дивизионами...»

При нарушении путей сообщения наступающей армии Ллойд предсказывал ее поражение: «... вскоре вы утратите связь с вашими магазинами; ваша операционная линия будет уничтожена, вы будете полностью окружены и обречены на гибель...»

Армия французской революции, раскрепощенная от магазинов, широко использовавшая местные средства для снабжения и питания, приобрела ту необходимую подвижность, которая обеспечила ей быстрые передвижения и марши для сосредоточения и победу над малоподвижными европейскими армиями, питавшимися из магазинов. Однако, и Наполеон признавал, что: «... самый важный секрет войны заключается в господстве над сообщениями...»<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Один из современных английских писателей, обосновывая необходимость для британского империализма господства на морских путях сообщения, — почти буквально повторяет эти положения Бюлова, сравнивая английскую метрополию с сердцем и называя морские пути сообщения кровеносной системой, нарушение которой прекратит подачу крови к сердцу и приведет к параличу всего организма.

<sup>2)</sup> Генрих Ллойд (1729—1823). «Военные и политические мемуары».

<sup>3)</sup> «Большие операции», т. II.

Все так называемые классики военной науки и последующие авторы стратегических трудов так или иначе связывали свои теоретические работы с учением о сообщениях армии.

Германский автор Виллизен<sup>1)</sup> первое и главное свойство армий видит в потребности в снабжении и, исходя из тех путей и средств, которыми эта потребность удовлетворяется, считает стратегию учением о сообщениях.

Тесная связь стратегии с путями сообщения армии отмечается такими крупными военными писателями, как Мольтке, Леваль, Фох, Шлиффен и другие. И современные военные авторы, особенно в связи с ростом материальной базы и военной техники и возросшими потребностями современных армий в питании, снабжении и пополнении в большой степени связывают успешность ведения операций с развитием путей сообщения.

В войне на море операции на сообщениях против неприятельской морской торговли существуют с тех пор, как морские пути стали путями сообщения и на море появилась собственность неприятеля, которую можно было избрать объектом нападения.

Один из классиков морской стратегии, адмирал Колумб, само зарождение «настоящей морской войны» связывает с борьбой за морские сообщения:<sup>2)</sup>

«... Для возникновения настоящей морской войны недоставало двух условий: во первых — на самом море не было имущества неприятеля, достаточного для того, чтобы стоило избрать его предметом атаки... во вторых — недоставало кораблей, способных держаться в море...» Наличие обширной морской торговли и мореходных кораблей, как основы морской войны, ведущейся для сохранения собственной морской торговли и расстройств торговли неприятеля, Колумб относит ко второй половине XVII столетия, к эпохе англо-голландских войн.

Англо-голландские войны, в которых наиболее явно в сравнении с предыдущей эпохой отразились торговые интересы обоих государств, велись преимущественно на морских сообщениях, при чем каждый из противников ставил своей целью уничтожение торговли неприятеля с тем, чтобы обеспечить себе после войны более обширную торговлю. Настоящие причины и цели войны очень откровенно выразил Монк: «... Что говорить о тех или других причинах? Нам нужно иметь более обширную торговлю, чем та, которую имеют сейчас голландцы, вот и все...»

Операции на путях сообщения достигли в эпоху англо-голландских войн таких относительных размеров, которых они не имели ни до, ни после того, вплоть до периода мировой империалистической войны.

<sup>1)</sup> Профессор Берлинской Военной Академии во второй половине XIX столетия.

<sup>2)</sup> Адмирал Колумб. «Морская война. Ее основные принципы и опыт».



Значительный размер имели операции привати́ров на морских путях и в период последующих англо-французских войн. За какие-нибудь 4 года (1756—1760 гг.) было взято в плен около 2500 английских судов, при чем погибло 242 привати́ра, что дает в среднем 10 судов на 1 погибшего привати́ра.

Дифференциация флотов этой и последующей эпохи на классы кораблей также тесно связана с борьбой на морских сообщениях, в процессе которой резко выделились три основных класса кораблей: линейные корабли, предназначенные для сражения в линии баталии с неприятельским флотом, крейсера для операций против неприятельской торговли и для конвоирования своих торговых судов и фрегаты для выполнения разведки.

С ростом морской торговли и приобретением капиталистическими странами заморских колоний, морские пути сообщения приобрели громадное значение и в войнах на море играют роль первостепенного объекта.

Существенную роль сыграли операции на морских сообщениях и в период гражданской войны между Северными и Южными Штатами Америки в середине прошлого столетия. Хорошо известные из военно-морской истории действия крейсеров южан: *Алабамы*, *Таллагаси*, *Сумтера*, *Флориды*, *Шенандоа*, *Георгия* и др. (11 паровых и 8 парусных крейсеров) привели к захвату 261 судна, что дает в среднем 19 судов на 1 крейсер.

Для блокады побережья протяжением около 3000 миль в начале войны южане имели только 70 кораблей, к концу войны число блокирующих кораблей достигло 670.

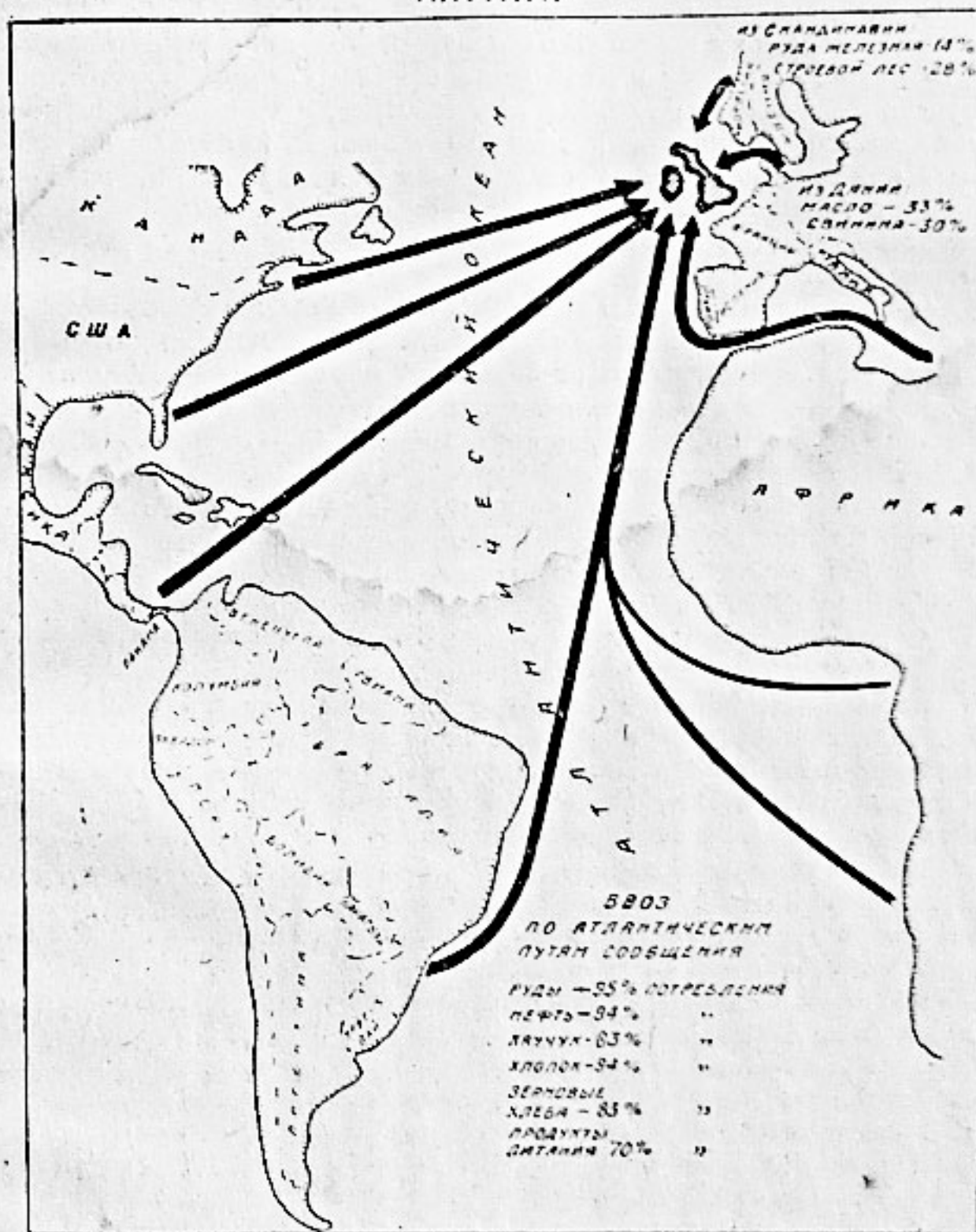
Еще в более ранний период, в начале XIX столетия, во время так называемой войны за независимость Америки с Англией, американцы вооружили около 500 каперов, которые вели операции на морских сообщениях Англии и у английского побережья и захватили и уничтожили около 1350 английских кораблей.

В эпоху империализма морские пути сообщения приобретают значение основных путей для проникновения на рынки сырья, сбыта и сферы для вложения капиталов. Рост мирохозяйственных связей в эпоху империализма сделал морские пути особенно чувствительными объектами, нападения на которые можно уязвить экономическую мощь современных капиталистических государств, а следовательно, их политическую и военную мощь. В полном согласии с зародившейся в этот период мировой морской стратегической доктриной империализма—теорией «владения морем»—морские пути сообщения сделались главным объектом войны на море.

Так называемые—Атлантическая, Тихоокеанская, Средиземноморская и другие морские проблемы являются по своему существу проблемами владения морскими путями, а следовательно,—борьбы за морские пути сообщения между крупнейшими империалистическими государствами.

В соответствии с пресловутой империалистической доктриной «владения морем» и современная буржуазная военная литература проповедует теорию т. н. «самостоятельной морской войны» и учит, что

### МОРСКИЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ АНГЛИИ



борьба за морские сообщения является главной задачей морской силы и самостоятельной ее стратегической задачей, в то время, как все виды содействия армии и борьба за берега являются лишь вспомогательными и второстепенными задачами морских сил. Такая



постановка находит для себя достаточные основания, особенно для крупнейших морских держав,—в самой политической природе современного империализма, в условиях все обостряющейся борьбы между капиталистическими государствами за новый передел мира.

Зависимость большинства современных капиталистических государств от морских путей сообщения чрезвычайно велика. Такие страны, как Англия и Япония, расположенные на островах, почти целиком зависят в отношении сырьевых и продовольственных ресурсов от морского подвоза извне. Прекращение морских сообщений этих государств или хотя бы только их значительное нарушение немедленно и очень сильно скажется на военной, экономической и политической мощи этих стран, а длительное и непрерывное воздействие на их морские пути может привести эти страны к поражению.

Для Англии особенно чувствительными являются ее пути сообщения с колониями и Северной и Южной Америкой, соединяемые с мировыми океанами и морями через Атлантику. Крупное значение для нее имеют также пути сообщения с европейскими государствами, проходящие в Канале, на Северном, Балтийском и в Средиземном море.

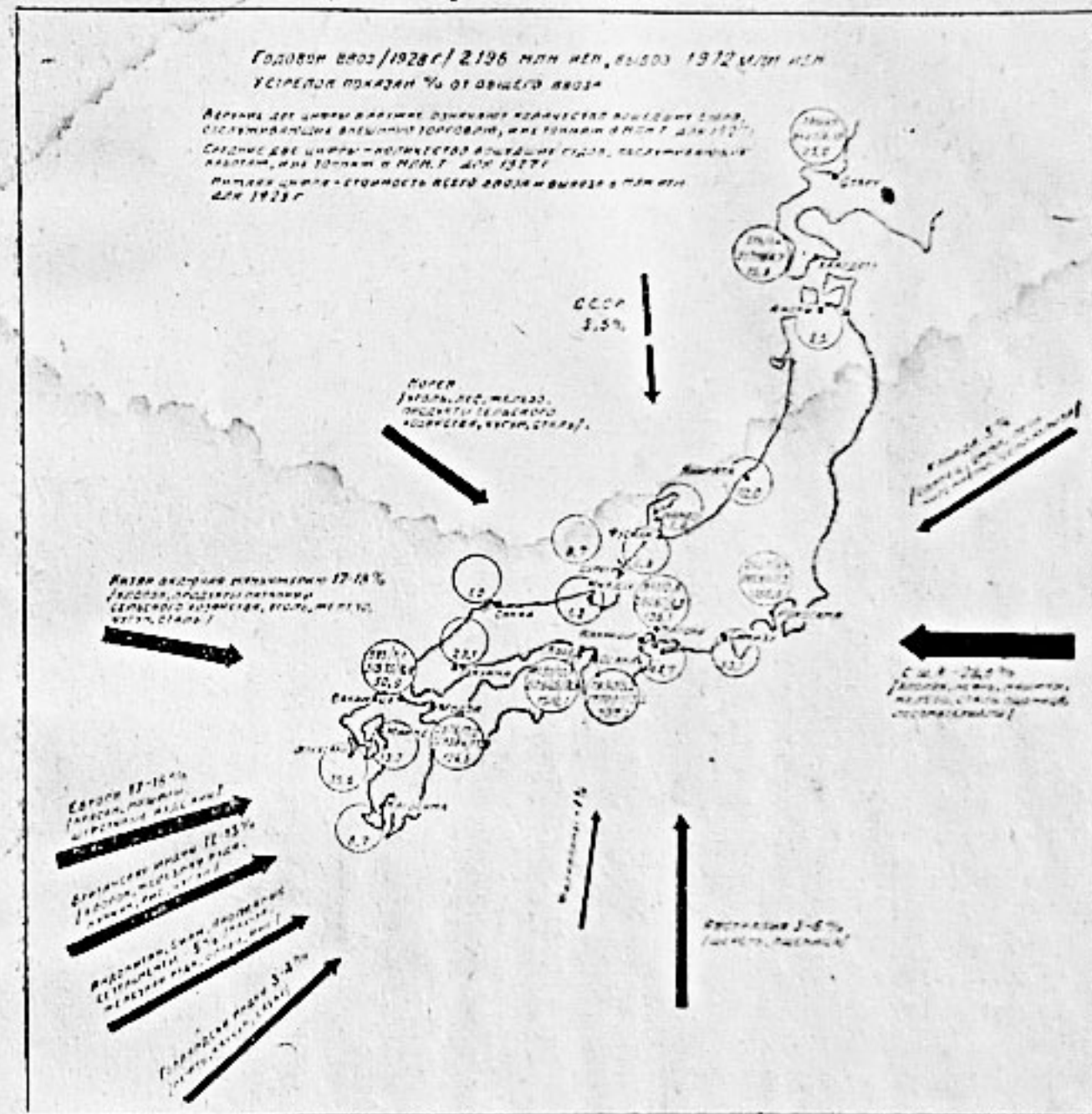
Для Японии особенно чувствительны ее тихоокеанские пути сообщения. Крупнейшее значение, особенно во время войны, будут иметь и японские коммуникации с Китаем, проходящие в Восточном и Южном Китайском море, и пути сообщения с Кореей, лежащие в Корейском проливе и Японском море.

В меньшей, хотя так же довольно значительной зависимости от морских сообщений находятся такие государства, как Германия, Италия и Франция, пути сообщения которых с мировыми океанами проходят в Балтике, Северном, Средиземном море и в Атлантике. Однако, в отличие от Англии и Японии, для этих государств, даже при складывающейся вероятной военной ситуации, остаются и сухопутные, и речные пути сообщения; кроме того, эти страны, помимо собственной обрабатывающей индустрии, имеют значительно развитую добывающую промышленность и сельское хозяйство.

В большой зависимости от подвоза извне находятся такие государства, как Эстония, Латвия, Финляндия, Польша и Румыния, военный подвоз которых, в некоторых условиях обстановки, в большой степени будет зависеть от морских путей сообщения Балтийского и Черного моря. Подготовка к питанию войны этих несамостоятельных в экономическом и военном отношении государств ведется довольно интенсивно уже и сейчас, и в некоторых крупных капиталистических странах оборудованы с этой целью специально намеченные порты отправления, построены складские помещения и ориентированы трассы морских путей. Однако, для этих государств остаются также и сухопутные, и речные пути сообщения, на которые в случае угрозы на море, может быть переориентировано предназначенное для них снабжение.

Операция на морских путях сообщения в современных условиях обстановки можно определить, как операции надводных, подводных и воздушных сил, имеющие своей целью нарушение или прекращение коммуникаций противника через море, осуществляемые путем нападения на неприятельские транспорты, уничтожения их или захвата<sup>1)</sup>.

### Морские пути сообщения Японии



Исходя из задач, объекта и масштаба, — операции на морских сообщениях можно классифицировать следующим образом:

★ Операции против торговли, с целью подрыва общей экономической мощи противника — нарушением или прекращением

<sup>1)</sup> В настоящем оперативном очерке я не рассматриваю вовсе операций по охране и обороне морских сообщений, которые заслуживают специального рассмотрения и самостоятельного исследования.



щением снабжения его морем необходимыми сырьем, продовольственными и топливными ресурсами и машинами.

Операции на морских путях сообщения такого рода приобретают грандиозный размах и требуют для своего осуществления огромных боевых средств для организации непрерывного воздействия на морской транспорт противника.

Сколько-нибудь серьезное нарушение снабжения противника морем, не говоря уже о полном прекращении его морских сообщений, может быть успешно осуществлено лишь при условии ведения последовательных операций, рассчитанных на систематическое подавление, вплоть до достижения окончательного успеха, неприятельских морских перевозок, независимо от флага транспортных кораблей, на которых совершаются эти перевозки. Операции такого рода тесно связаны с осуществлением экономической блокады и объявлением военных зон на огромных морских пространствах. Таким образом, эти операции неизбежно связываются с полным уничтожением границ между т. н. «своими» и «нейтральными».

Из исторических примеров мировой войны 1914—18 гг. к операциям такого рода может быть отнесена экономическая блокада Германии союзниками, взявшими под свой контроль все нейтральное судоходство, и беспощадная подводная война немцев в 1917—18 гг. Из более ранних примеров — экономическая блокада и гражданскую войну 1860—1865 гг. между Северными и Южными Штатами Америки.

В эпоху нашей гражданской войны 1918—21 гг. операции такого рода осуществлялись капиталистическим миром против Советской России, с целью задушить русскую революцию голодной блокадой.

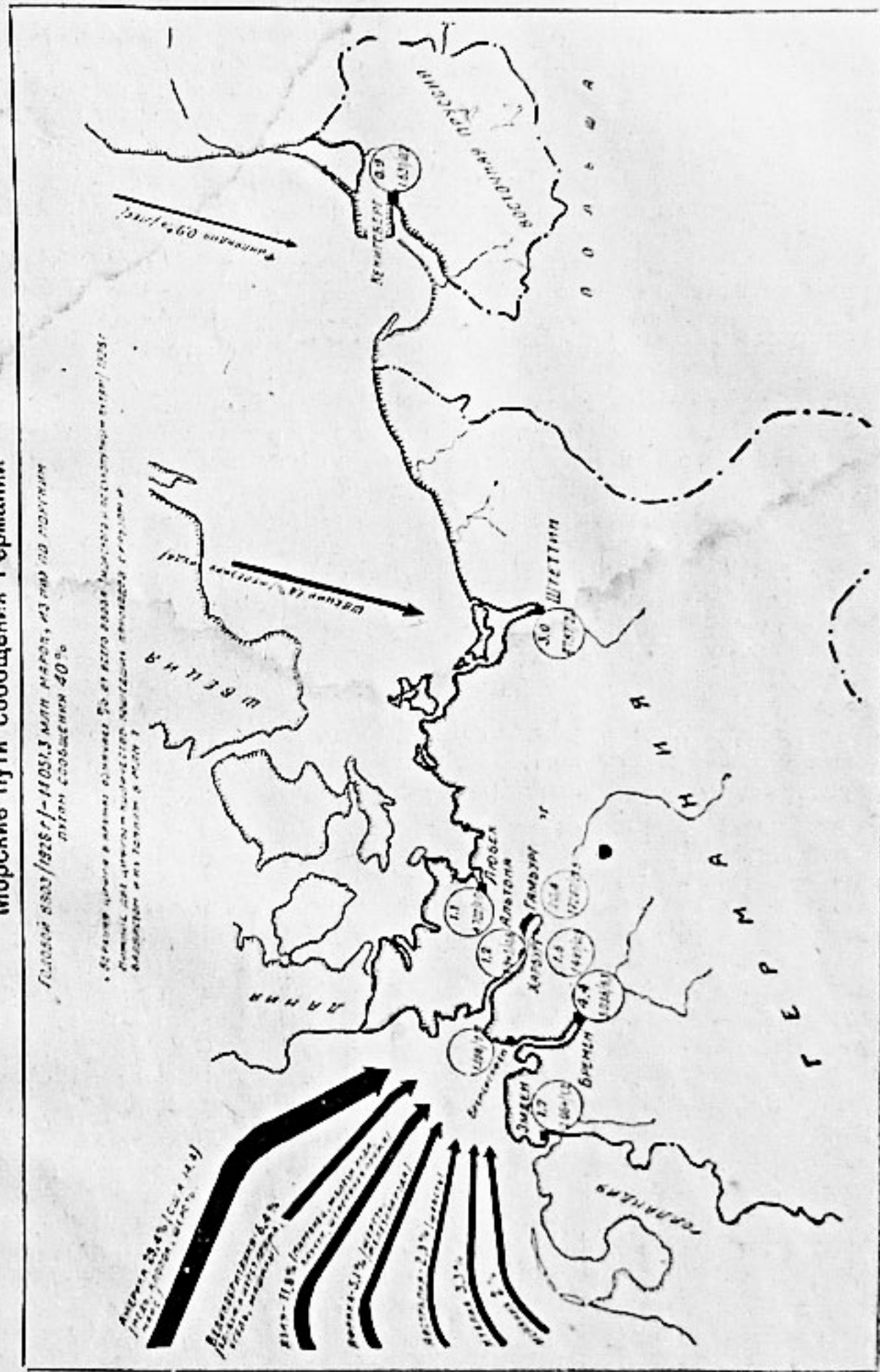
★ Операции против военного снабжения, с целью подрыва непосредственного питания войны — нарушением или прекращением снабжения противника морем всякого рода вооружением, снаряжением, военными материалами и людскими пополнениями.

Операции этого рода имеют значительный размах, требуют для своего осуществления крупных боевых средств для организации периодического воздействия на военные перевозки морем.

В практике современной войны операции на морских сообщениях против торговли и против военного снабжения обычно сливаются, особенно в том случае, когда один из противников принимает как основной метод ведения войны на море — борьбу на коммуникациях.

Такое положение с полной наглядностью выявил опыт подводных операций Германии в мировую войну, первоначально начавшихся в ограниченных рамках при соблюдении призового права и норм военной контрбанды по Лондонской декларации и с предварительным досмотром судов. Как известно однако, ограниченная подводная война впоследствии переросла в неограниченную, при ко-

### Морские пути сообщения Германии





торой стерлись всякие грани между комбатантами и нейтральными, между воюющими и торгующими. Вооружение торговых кораблей; появление специальных судов-ловушек, замаскированных под торговые суда; злоупотребление нейтральным флагом, принявшее широкие размеры; распространение понятия военной контрабанды на предметы продовольствия; вошедшее в обычную практику мировой войны систематическое нарушение норм т. н. «международного права» обеими воюющими сторонами — все это создало такое положение, при котором какие-либо ограничения подводных операций на путях сообщения были приведены в прямое противоречие с самим характером мировой войны на море и, в связи с этим, в практике империалистической войны 1914—18 гг. потеряли великий смысл.

Однако, разграничение операций на морских сообщениях и их классификация на операции против экономической мощи страны и против непосредственного питания войны снабжением военного характера не является искусственным. Такое разграничение может найти свои основания в ограниченных возможностях в отношении боевых средств, которые могут быть выделены для ведения операций в условиях только периодического, а не непрерывного воздействия на коммуникации противника и при использовании этих средств только в ограниченных районах моря.

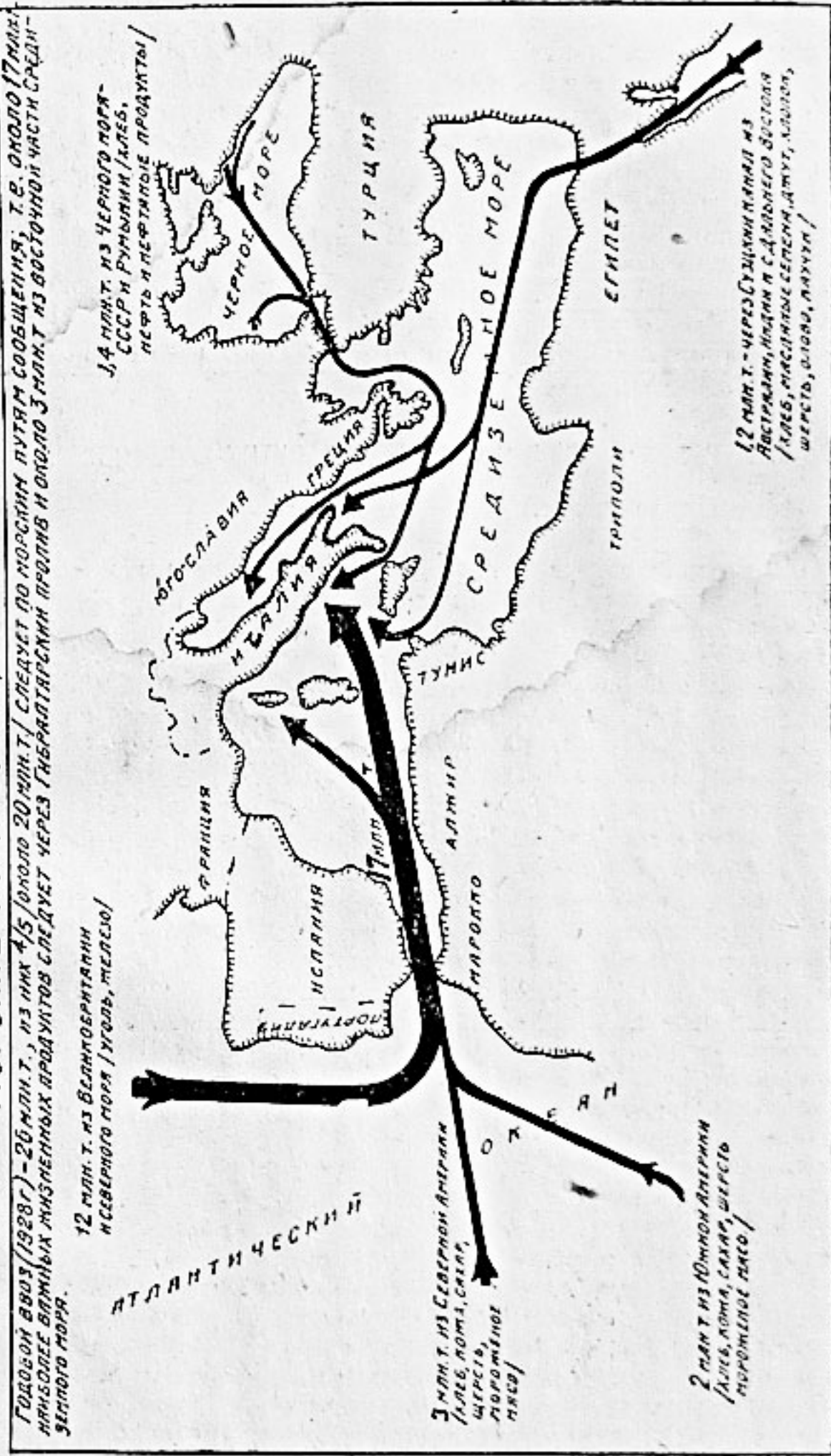
В связи с более ограниченным масштабом боевых средств и оперативных возможностей (оперативный радиус боевых средств, географические условия) такое ограничение этих операций по объекту может иметь свой резон, и хотя это деление не будет иметь места в условиях современной войны в своем «чистом виде», тем не менее давняя классификация может быть принята для характеристики основной линии направленности в ориентировке этих операций по объекту и району.

★ Операции против оперативного снабжения войск, действующих на прибрежном участке морского театра или на коммуникациях высаженного десанта, с целью нарушения или прекращения питания оперативного развертывания или ведущейся операции противника боеприпасами, людьми и предметами войскового хозяйственного снабжения.

Операции этого рода имеют в общем случае незначительный размах, требуют для своего осуществления ограниченных боевых средств для организации эпизодического воздействия на войсковые морские коммуникации противника.

В случае создания путем высадки десанта или в процессе операций прибрежной группы войск противника — нового фронта на побережья, могущего приобрести самостоятельное значение, — операции на войсковых коммуникациях могут перерасти в операции против военного снабжения и потребовать для своего осуществления более крупных боевых средств.

### МОРСКИЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ ИТАЛИИ





Таким образом, диапазон операций на морских путях сообщения по задачам, объекту и масштабу их осуществления очень значителен: давление на экономику страны в целом, давление на военное снабжение, на стратегический тыл фронта и давление на оперативный тыл армии.

По признаку и различию родов войск военно-морских сил, применяемых в этих операциях,—операции на морских сообщениях можно классифицировать следующим образом:

- ★ Операции подводных сил.
- ★ Операции подводных сил.
- ★ Операции воздушных сил.
- ★ Комбинированные операции на путях сообщения морских сил этих трех родов или двух из них.

## II. МОРСКИЕ СИЛЫ В ОПЕРАЦИЯХ НА ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ.

### ★ Надводные силы.

Для операций на морских сообщениях могут быть выделены корабли надводных сил различных классов, преимущественно крейсера, вспомогательные крейсера, миноносцы, вооруженные пароходы и парусники.

Основным оружием надводных сил для операций на путях является артиллерия; дополнительное, а в некоторых условиях обстановки и весьма крупное значение может иметь торпеда и мина заграждения.

Состав надводных сил — отдельные корабли и крейсерские эскадры на путях, на узлах путей и на подходах к неприятельским портам и базам.

Как это со всей наглядностью выявил опыт мировой войны, основное значение крейсерских операций германских надводных сил на путях сообщения союзников, на широчайших пространствах мировых морских театров заключалось не столько в непосредственных результатах, которые дали эти операции в потоплении союзного тоннажа, а главным образом в отвлечении для борьбы с крейсерами значительных сил союзников с главного театра.

Гроос в «Учении о морской войне в свете опыта мировой войны» таким образом оценивает роль крейсерской эскадры Шнее:

«...Не в военных успехах, а в диверсии, в попытке отвлечь столь возможно больше сил с главного театра и с оперативных районов заключалась существенная и исключительная задача крейсерской эскадры...»

Относительно незначительное количество германских крейсеров, рассеянных на широких просторах Атлантики, Индийского и Тихого океана, отвлекло на себя значительные силы для поисков, охраны узлов путей и конвоирования торговли, что впоследствии дало повод некоторым немецким авторам утверждать, что ослабленные на известный период таким отвлечением морские силы Англии потеряли то

значительное превосходство, которое они имели перед германским флотом на Северо-морском театре, и что этот период (ноябрь-декабрь 1914 года) был подходящим для генерального боя с Grand Fleet'ом, при котором германский Hochseeflotte мог иметь значительные шансы на успех.

Трудное положение, в котором находился английский флот, благодаря крейсерским операциям немцев, принужден признать и официальный историк английского адмиралтейства Корбетт:

«...В прежних морских войнах с Францией наш флот постоянно имел дело с летучими эскадрами противника в Атлантике и Индийском океане, но никогда не был в столь трудном положении, как в данном случае, когда немецкие суда бороздили всю необъятную ширь Тихого океана, угрожая отдаленнейшим нашим владениям на трех континентах и оперируя на крайних границах наших торговых путей.

Невозможно было за тысячи миль предугадать, куда может обрушиться удар неприятеля, для отражения которого надо было успеть сосредоточить не малые силы.

Адмиралтейству предстояло решить трудную проблему, еще усложнявшуюся двумя обстоятельствами:

первым было — непрерывное требование судов для конвоя транспортов по всему свету, вторым — счастливая мысль немцев не собирать все свои крейсерские суда под флагом Шнее, а отправить часть крейсеров отдельно для операций против нашей торговли. «Поставив себе целью возможно больше внести путаницы в наши расчеты, немцы очень удачно выбрали районы операций...»<sup>1)</sup>

Около двух десятков боевых кораблей и пароходов, которых объявление войны застало в отдаленных нейтральных портах, получив задание, развернули значительные активные операции на трех океанах против морской торговли союзников. Часть торговых судов получила вооружение со стационаров отдаленных немецких станций, разбросанных по всему миру, и была превращена во вспомогательные крейсера.

Рассредоточенная по всему миру и в начальный, и в последующие периоды мировой войны крейсерская война немцев в качестве непосредственных результатов боевой деятельности надводных сил дала потопление артиллерией и минами около 400 пароходов, общим тоннажем около 1 000 000 брутто регистровых тонн, что, конечно, не могло оказать решающего влияния на грандиозный торговый тоннаж союзников, привлеченный к обслуживанию мировой войны. Эта цифра также не может идти в сравнение с тринадцатимиллионным тоннажем, потопленным в течение мировой войны германскими подводными лодками.

Однако, результаты крейсерской войны немцев далеко выходят за пределы того непосредственного ущерба, который нанесла боевая

<sup>1)</sup> Ю. Корбетт. «Операции английского флота в мировую войну», том I, стр. 271.



деятельность крейсеров торговому тоннажу. Эта боевая деятельность должна оцениваться по совокупности всех результатов, которые она имела и в отношении отвращения значительных сил союзников главного театра для поисков крейсеров, для охраны путей и для конвоев; и в отношении влияния боевых операций германских крейсеров на простои торговых судов в портах, на удлинении рейсов, благодаря необходимости изменения обычных трасс торгового мореплавания; и со стороны влияния этих операций на задержку военных транспортов и грузов, своевременность подачи которых на театр военных действий сказывалась непосредственно уже на сухопутном фронте; наконец, боевая деятельность германских крейсеров должна быть оценена и по тому крупному значению, которое она имела для т. н. «политического престижа» обеих воюющих сторон и в Европе, и в Америке, и в колониях.

Наглядное представление о боевой работе германских надводных крейсеров на путях сообщения союзников дает следующая сводная таблица (см. таблицу на стр. 17—25).

Рассмотрение опыта боевой деятельности германских надводных сил на путях сообщения указывает на необходимость прежде всего иметь большую и сильно разветвленную сеть защищенных баз, на которую можно опираться, для обеспеченного ведения операций на мировых океанах.

Английское командование, вместе с непосредственным воздействием на крейсера и крейсерские отряды немцев, предприняло ряд операций против германских приморских колониальных владений с тем, чтобы отрезать возможность базирования крейсеров на германские колонпальные порты; кроме того были предприняты поиски крейсеров и в отдаленных пустынных пунктах морей, и на многочисленных заброшенных островах Тихого океана.

Если в первые месяцы мировой войны германские крейсера снабжались в портах или со специально высылаемых германскими резидентами транспортов и угольщиков, то в последующий период единственным источником снабжения остались лишь атакующие пароходы, с которых немецкие крейсера в море перегружали необходимое для себя снабжение. Однако, такая организация не могла обеспечить сколько-нибудь длительное ведение операций. С этой стороны характерным является то обстоятельство, что один из последних крейсеров, высланных из Германии для операций, был моторно-парусный корабль *Зеадлер*, который при отсутствии топлива мог пользоваться двигательной силой ветра.

В иных географических условиях, при отсутствии обеспеченного базирования на разбросанные по всему миру порты-станции, — операции на сообщениях надводных сил должны быть рассчитаны либо на незначительные сроки океанского крейсерства, ограниченные наличием запасами, пополняемыми с атакующих пароходов, либо должны быть ограничены районы плавания крейсеров.

## КРЕЙСЕРСКИЕ ОПЕРАЦИИ ГЕРМАНСКИХ НАДВОДНЫХ КОРАБЛЕЙ НА МОРСКИХ СООБЩЕНИЯХ СОЮЗНИКОВ В ВОЙНУ 1914—1918 гг.

(Составлено по сопоставленным немецким и английским данным).

Название и класс кораблей и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
<p>1. Вспомогательный крейсер Кайзер Вильгельм дер Гроссе.</p> <p>4.8.14 — 26.8.14.</p>	<p>Бывший пароход Гамбургско-американской линии с объявлением войны был вооружен и 4.8.14, выйдя из Бремена, прорвался в Атлантический океан для крейсерства; еще по пути в районе Исландии потопил английский траулер и 15-16 августа захватил 4 английских парохода, 2 из которых потопил. Против Кайзер Вильгельм дер Гроссе были брошены английские крейсера отряда адмирала Стоддарта, которым были приданы вспомогательные крейсера. 26 августа 1914 г. Кайзер Вильгельм дер Гроссе был настигнут английским крейсером Хайфляер во время погрузки угля в Рио-дель-Оро (зап. поб. Африки) и после полуторачасового боя был затоплен.</p>	<p>Результаты незначительные. Вспомогательный крейсер погиб через 22 дня после выхода в крейсерство.</p>
<p>2. Крейсера Карлсруэ и Эмден.</p> <p>8.14 — 9.11.14.</p>	<p>С начала мировой войны до ноября 1914 года вели успешные операции на важных мировых путях против морской торговли союзников в Атлантическом и Индийском океанах. Появление Эмдена на океанских путях заставило соединять транспорты с войсками и грузами, шедшие из австралийских и индийских портов, в конвой, с привлечением для охраны путей и броненосных крейсеров. Успешные операции обоих крейсеров на некоторый период вовсе приостановили в ряде районов пассажирские, почтовые и грузовые рейсы союзников и нейтральных и значительно подорвали авторитет английского флота в колониях и доминионах. 4.11.14 погиб из-за взрыва (прошедшего по неизвестным причинам) Карлсруэ; 9.11.14, в результате боя с английским крейсером Сидней, был уничтожен Эмден.</p>	<p>Крейсерами в результате трехмесячных операций были потоплены 34 торговых парохода и парусники общим тоннажем в 140.000 тонн и несколько боевых кораблей союзников.</p>



Название и класс кораблей и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
<p>3. Восточно - азиатская крейсерская эскадра адмирала Шпее: крейсера Шарнгорст, Гнейзенау, Лейпциг, Дрезден, Нюрнберг.</p> <p>8.14 — 8.12.14.</p>	<p>Лишившись, благодаря выступлению Японии на стороне союзников, своей единственной базы на Дальнем Востоке—Циндао,—эскадра безуспешно оперировала в южной части Тихого океана в стороне от важнейших мировых путей, после чего пересекла Тихий океан и сосредоточилась для ведения операций в Атлантике, вблизи южно - американского побережья. 1.11.14 в бою у Коронеля с английской крейсерской эскадрой адмирала Крадока, эскадра Шпее уничтожила 2 броненосных крейсера Гууд Хоп и Монмусс.</p> <p>„Миф о непобедимости английского флота был разрушен“,—говорит Гроос.</p> <p>Английский официальный историк Корбетт характеризует обстановку после „Коронельской катастрофы“ в следующих словах: „... Новый состав адмиралтейства вступил в должность при чрезвычайно трудных обстоятельствах: Коронельская катастрофа и безнаказанное хозяйничанье Эмдена и Карлсруэ нанесли тяжелый удар нашему морскому престижу именно в тот момент, когда сохранение его было особенно важно; нашему господству в Атлантическом океане грозила явная опасность...“ (том I, стр. 361).</p> <p>Для борьбы с эскадрой Шпее адмиралтейством и японским командованием были сосредоточены около пяти крейсерских эскадр для операций у берегов Мексики, в Вест-Индии, у Мыса Доброй Надежды, у бразильского побережья и в австралийских водах. В числе этих сил было большое количество английских броненосных крейсеров и в состав их были введены 2 линейных крейсера Гранд Флита Инвенсибл и Инфлексибл, снятые с главного театра Северного моря.</p>	<p>Результаты операций эскадры Шпее против торговых кораблей в общем незначительны. Операции Шпее помимо гибели 2 броненосных крейсеров англичан имели своим результатом падение мирового престижа английского флота, большой расход боевых кораблей для конвойной службы и отвлечение для поисков значительных сил с главного театра в период ожидания генерального боя с германским флотом.</p>

Название и класс кораблей и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
<p>4. Вспомогательный крейсер Кап Трафальгар.</p> <p>1.9.14 — 14.9.14.</p> <p>5. Вспомогательные крейсера Принц Эйтель Фридрих и Корморан.</p> <p>30.8.14 — 10.3.15.</p>	<p>В числе этих пяти эскадр находились 2 японских, в состав которых входили броненосные крейсера, а также линейные крейсера Курама, Шукуба и Ибуки и линейный корабль Сатсума.</p> <p>8 декабря 1914 года при операции по разрушению радиостанции на Фальклендских островах эскадра Шпее была обнаружена наблюдательным постом и через несколько часов была уничтожена в бою линейными крейсерами английской эскадры адмирала Стэрди.</p> <p>„... В ходе войны,—говорит Корбетт,—результат Фальклендского боя имел то значение, что после него все силы флота могли быть сосредоточены на главном театре...“ (том I, стр. 434).</p> <p>Гроос считает, что „... уничтожение крейсерской эскадры освободило Англию от тяжелого гнета, который давал себя чувствовать в течение четырех месяцев на всех морских театрах...“, а возвращение кораблей на главный театр „... вернуло британскому адмиралтейству свободу действий в отечественных водах...“ (Гроос, стр. 220).</p> <p>Пароход Кап Трафальгар 1.9.14 у о-ва Тринидад был вооружен германской канлодкой Эбер двумя 102 мм орудиями и принял с канлодки весь офицерский состав и часть команды. Не успев начать операции в Атлантике, был уничтожен 14.9.14 английским вспомогательным крейсером.</p> <p>Пароход Северного Германского Ллойда Принц Эйтель Фридрих и захваченный Эмденом пароход русского добровольного флота Рязань (переименованный в Корморан) получили вооружение в</p>	<p>Результатов не дал, был потоплен через 14 дней после начала крейсерства.</p> <p>Результаты операции вполне успешны для обеих крейсеров; однако, после уничтожения крейсерской</p>



Название и класс кораблей и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
<p>6. <b>Вспомогательный крейсер Кронпринц Вильгельм.</b></p> <p>6.8.14 — 11.4.15.</p>	<p>Циндао и сопровождали крейсерскую эскадру Шнее в южную часть Тихого океана, после чего 30.8.14 отправились для самостоятельных операций к западу от Австралии. После ряда операций Корморан из-за недостатка угля 11.10.14 интернировался в Гауне, а Принц Эйтель Фридрих успешно продолжал крейсерскую войну в южно-американских водах Тихого океана и в Атлантике до 10.3.15, когда из-за недостатка топлива вынужден был интернироваться в Нью-Порт-Ньюсе.</p> <p>Пароход Северного Германского Ллойда Кронпринц Вильгельм после начала войны вышел из Нью-Йорка и уже 6.8.14 получил вооружение в открытом море с германского крейсера Карлсруэ. Кронпринц Вильгельм успешно оперировал на морских сообщениях союзников в средней и южной части Атлантики, в течение 8 месяцев удачно скрываясь от неприятельских боевых кораблей. За время крейсерства прошел 40.000 миль, при чем запасы угля принимал обычно только в открытом море со специально высылаемых германских угольщиков и с неприятельских пароходов (за 4 месяца принял 24.000 тонн), отсюда же получал продовольствие и снабжался обмундированием. За все время крейсерства не встретил ни одного неприятельского корабля и 11.4.15, исчерпав уголь и продовольствие и имея большую команду интернировался в Нью-Порт-Ньюсе.</p>	<p>эскадры Шнее потопление торгового тоннажа неуклонно падает с 88.000 тонн в сентябре 14 г. и 74.000 тонн в октябре — до 7.000 тонн в марте 1915 г.</p> <p>Вспомогательный крейсер потопил 13 пароходов, общим тоннажем свыше 50.000 тонн.</p>
<p>7. <b>Вспомогательный крейсер Меве.</b></p> <p>29.12.15 — 3.16 и 22.11.16 — 23.3.17.</p>	<p>Грузовой немецкий пароход Меве был вооружен артиллерией и 2 торпедами. Кроме того приспособлен для приемки мин.</p>	<p>Потопление около 40 торговых судов тоннажем до 180.000 тонн, гибель</p>

Название и класс кораблей и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
	<p>29.12.15 вышла из германских вод, поставила 250 мин у выхода из Скапа; успешно прорвавшись в Атлантический океан, поставила еще 240 мин на путях в Бордо, после чего с постоянным успехом вел операции на сообщениях союзников в Атлантике, потопив за свое первое крейсерство 15 пароходов, тоннажем около 60.000 тонн, и захватил много ценного сырья и груз золота. На минах Меве, поставленных у Скапа, взорвался английский линкор Кинг Эдвард. Операции Меве в Атлантике привели к временной остановке судоходства, а поиски английских крейсерских эскадр остались безуспешными. Успешно вернувшись в Германию в ноябре 1916 года, Меве отправился в свое второе крейсерство и в течение 4 месяцев уничтожил 23 судна, тоннажем около 120.000 тонн.</p> <p>Оба прорыва и возвращения Меве сопровождалась удачей, несмотря на усиление дозорной службы англичан в Северном море, где дозорный район X эскадры в 1915 году обнимал собою 220.000 кв. миль, при чем за год в море было осмотрено около 3.000 судов, 743 из которых были приведены в английские порты для подробного досмотра. Операции Меве и других германских вспомогательных крейсеров заставили значительно усилить состав дозорных сил англичан в Северном море и сосредоточить для поисков в океане огромное количество сил. Кроме того трассы торговых путей в Атлантике были изменены, „большая дорога“ осталась пустынной, и величина грузооборота резко сократилась, вследствие вынужденных простоев судов в портах, удлинения рейсов и потери времени на досмотр.</p>	<p>английского линкора и отвлечение на себя громадного количества дозорных и охранных сил и боевых кораблей для конвоя торговых судов.</p>



Название и класс кораблей и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
8. Вспомогательный крейсер Грейф. 27.2.16 — 28.2.16.	Построенный для дальнего плавания пароход Гюбен (последствии переименованный в Грейф) был реквизирован германским правительством и вооружен четырьмя 5" орудиями и 2 торпедами. Выйдя из Германии 27.2.16, он имел задание, прорвав линию английских блокирующих сил, отправиться для операций на торговых путях в Атлантику. Однако, поход Грейфа немцам не удалось сохранить в тайне и уже 28.2.16 предположенный прорыв стал известным адмиралтейству. В бою с английским дозором Грейф был утоплен, предварительно уничтожив английский крейсер Алькантара.	
9. Вспомогательный крейсер Леопард. 16.3.17.	Захваченный Меве английский пароход Ярроудэл был вооружен 12 орудиями и 2 торпедами. Переименованный в Леопард и замаскированный под норвежский пароход он был отправлен из Германии в крейсерство. Усиленный II эскадрой английский дозор (X эскадра) 16.3.17 обнаружил Леопарда и после часового боя он был утоплен огнем английского крейсера Ахиллес.	
10. Вспомогательный моторно-парусный крейсер Зееадлер. 21.12.16 — 2.8.17.	Захваченный американский парусник был в 1916 г. вооружен и тщательно оборудован под вспомогательный крейсер, замаскированный под норвежское парусное судно. На нем был установлен тысячесильный двигатель и устроены системы для большого запаса нефти. 21 декабря после тщательной подготовки Зееадлер вышел из Гельголанда и, несмотря на то, что был остановлен и досмотрен между Исландией и Фарь 15 декабря английским крейсером, благополучно ввел в заблуждение	Потопление десяти торговых пароходов и нескольких парусников.

Название и класс кораблей и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
11. Вспомогательный крейсер Вольф. 11.16—17.2.18.	Пароход Вахтфельс в 3.600 т, ранее принадлежавший герм. компании „Ганза“, был вооружен шестью орудиями и приспособлен для постановки мин. Кроме того на нем были установлены приспособления для приема гидросамолета. Имея на борту 500 мин заграждения и самолет-разведчик, вспомогательный крейсер, получивший название Вольф, в конце ноября — начале декабря 1916 года, пользуясь штормом и снегопадом, прорвал английский дозор Северного моря и вышел в Атлантику с намерением, минуя английские и французские дозоры в южной Атлантике, пройти в Индийский океан для ведения операций против военных перевозок и торговли. В январе 1917 г., удачно выполнив свои намерения, он поставил мины на торговых путях в Индийском океане и у входов в порты и вел крейсерские операции в течение 14 месяцев на	Всего потоплено артиллерийским огнем и взорвано на минах Вольфа 35 пароходов с общим тоннажем около 215.000 тонн.



Название и класс кораблей и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
	<p>морских сообщениях союзников. Несмотря на сосредоточение против Вольфа английским, японским и австралийским правительством около 30 крейсеров и 40 боевых кораблей других классов, Вольф, нанеся значительные потери тоннажу, 17 февраля 1918 года благополучно вернулся в Германию.</p> <p>Ньюболт, подробно описывая операции Вольфа, говорит, что важнейшим последствием его набега ... явилась необходимость конвоировать все транспорты, пока местопребывание его оставалось невыясненным... Усилившаяся конвойная служба поглотила все наши наличные крейсерские силы и заставила обратиться за помощью к Японии... и заключает: ... Масштаб принятых мер и размер помощи, к которой мы оказались вынужденными прибегнуть, служат лучшей иллюстрацией того, какие последствия в отношении отвлечения сил может иметь прорыв в океан одного вспомогательного крейсера противника... (том IV, стр. 216-217).</p> <p>Следствием операций Вольфа было полное прекращение на некоторое время движения войсковых транспортов в Индийском океане, значительные изменения трасс торговых путей и крупный ущерб интенсивности торгового судоходства.</p> <p>Кроме того Вольф перенес минную опасность в отдаленные районы океанских театров, до того считавшиеся недоступными. Наличие на Вольфе самолета-разведчика значительно облегчило его работу по разведке торговых путей для обнаружения новых трасс движения судов.</p>	

Название и класс кораблей и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
<p>12. Легкие крейсера Бруммер и Бремзе. 16.10.16. и миноносцы II германской флотилии. 11.12.16.</p>	<p>16 октября 1916 года легкие крейсера Бруммер и Бремзе напали на линии Берген—Лервик на конвой, охранявшийся 2 истребителями и 2 вооруженными рыболовными пароходами. Все торговые пароходы и охраняющие суда были уничтожены.</p> <p>11 декабря 1916 г. аналогичное нападение было произведено 4-мя германскими миноносцами II флотилии, при чем были потоплены 6 пароходов и 5 охраняющих кораблей.</p> <p>После этого, по свидетельству Грооса, ... англичанам... пришлось охранять конвой из Норвегии в Шотландию линейными кораблями... (стр. 307).</p>	

При развертывании операций на незначительном удалении от своих баз, расположенных вблизи районов неприятельских морских путей, необходимо опираться на свои морские силы, обеспечивающие боевую деятельность крейсеров. В этом случае операции быстроходных крейсеров могут иметь значительные шансы на успех.

Совершенно естественно, конечно, что во всех случаях для решения задач, связанных с операциями на путях сообщения, необходимо учитывать определяющую роль географических условий расположения неприятельской трассы путей и своего базирования. В особенности, больше чем к каким-либо другим родам войск, это положение относится к надводным силам, оперирующим на морских коммуникациях.

Оперативно-тактическое нормирование эффективности боевой работы надводных крейсеров и методов их боевой деятельности имеет некоторые исходные данные в опыте прошлых войн. Эти исходные данные с рядом поправок на иные условия географической обстановки и вероятных противников представляют интерес и теперь при планировании операций на сообщениях.

Однако, эти данные могут быть использованы только как некоторый и при том совершенно недостаточный материал в свете тех коренных и решительных изменений, которые внесло в условия современной войны на море новое оружие — подводные лодки и воздушные силы, нанешие сокрушительный удар «романтике и героическому эпосу» операций надводных корсаров.



★ Подводные силы. Для операций на сообщениях могут быть выделены корабли подводных сил различных классов, обычные подводные лодки малого, среднего и большого тоннажа, подводные крейсера и подводные мины заградители.

Основным оружием подводных сил для операций на путях сообщения является торпеда; крупное значение имеет также мина заграждения, в некоторых условиях обстановки с успехом будет применено и артиллерийское вооружение подводных кораблей.

Состав подводных сил — отдельные подводные корабли и группы кораблей в крейсерстве и на позициях на путях, на узлах путей и на подходах к базам.

Опыт мировой империалистической войны, особенно в период беспощадной подводной войны немцев против торговли союзников в 1917-18 гг., выявил громадные преимущества подводных сил перед подводными в операциях на морских сообщениях.

Основное свойство подводных кораблей — невидимость в подводном положении, дающая возможность осуществления внезапного нападения на неприятельские транспорты, сделало подводную угрозу вездесущей в глазах противника; союзная морская торговля не могла чувствовать себя в безопасности в любой точке мировых морей и океанов.

Поэтому противолодочные мероприятия союзников неизбежно должны были принять грандиозный размах в отношении привлечения огромных средств борьбы для боевой деятельности по охране, обороне и обеспечению торгового мореплавания на громадных пространствах мировых морских театров. Противолодочная оборона должна была сделаться столь же универсальной, как и подводная угроза.

Свойство подводных кораблей, как не блокируемого боевого средства военно-морских сил, дало возможность германским подводным лодкам в течение всего периода мировой войны успешно действовать из баз, находившихся под дальним и ближним наблюдением противника, и снова возвращаться в свои базы для отдыха, ремонта и пополнения запасов. Несмотря на неоднократные попытки союзных боевых флотов и вспомогательных сил закупорить, заблокировать и уничтожить базы подлодок, несмотря на попытки перегородить узкости и широчайшие морские пространства средствами противолодочного барража и минами заграждения, — германские подводные силы осуществляли до конца мировой войны свою боевую деятельность из баз, находившихся на главном и других театрах мировой войны, прорывали блокаду подводных сил, барражи и минополовую блокаду, осуществляли постоянную угрозу морским сообщениям союзников.

Общее представление об операциях подводных лодок в мировую войну на путях сообщения дает следующая сводная таблица.

**НОРМАТИВЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГЕРМАНСКИХ НАВТОДНЫХ КОРАБЛЕЙ В ПОТОПЛЕНИИ ТОРГОВОГО ТОННАЖА.**

(Составлено по исходным данным „Magine Rundschaп“ № 11 за 1933 г.).

Название кораблей и скорость хода	Потопленный торго- вый тоннаж		Число линей крейсер- с:ва	Среднее количество потоплен- ного тон- нажа за 1 день	Среднее количество потоплен- ного тон- нажа за 1 месяц	Средняя норма потопления тоннажа на 1 корабль в месяц (N <sub>1</sub> ) (с точностью до 1.000 т)
	Число судов	Число тонн				
<b>Быстроходные корабли</b>						
1. Каргеруэ (27 узл.) . . . . .	16	72.800	93	800	24.000	Средняя норма потопления тоннажа на 1 корабль в месяц (N <sub>1</sub> ) По пяти исходным данным — N <sub>1</sub> = 15.000 т
2. Эмден (24 узл.) . . . . .	16	70.800	98	725	21.750	
3. Лейпциг (23 узл.) . . . . .	4	16.000	127	126	3.780	
4. Кайзер Вильгельм Дер Гроссе (24 узл.) . . . . .	2	8.000	15	530	16.000	
5. Кронпринц Вильгельм (24 узл.) .	15	70.000	250	280	8.400	
<b>Тихоходные корабли</b>						
1. Меве (14,5 узл.) . . . . .	42	178.000	189	920	27.600	По двум исходным данным — N <sub>1</sub> = 19.000 т
2. Вольф (11 узл.) . . . . .	35	214.000	457	337	11.110	



**ОПЕРАЦИИ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ СИЛ НА МОРСКИХ СООБЩЕНИЯХ  
СОЮЗНИКОВ В МИРОВУЮ ВОЙНУ 1914—18 гг.**

Период операций подводок и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
<p><b>Первоначальный период</b> 8.14—2.15.</p>	<p>Перед мировой войной, за исключением отдельных частных миссий, боевое применение подводок мыслилось только против боевых кораблей. Вопрос об операциях подводок против торговли не ставился в разработках морских штабов ни в одной стране. Германское морское командование перспективы использования подводного оружия видело в том, чтобы при содействии надводных сил войти в боевое соприкосновение с противником, а германские маневры в мае 1914 г. показали, что путем такого рода совместных операций есть надежда достигнуть предварительного уравнения в силах для последующего решительного боя.</p> <p>Первые выходы подводок используются, главным образом, для разведывательных целей и для атак боевых кораблей. Под влиянием первых успехов боевого использования подводок у германских подводников „...сложилось убеждение о возможности успешно применить свое оружие против торговых судов на главных путях торговли вокруг островного королевства...“ (Михельсен). А еще до успеха <i>U-9</i>, потопившей в сентябре 1914 г. английские броненосные крейсера <i>Хог</i>, <i>Кресси</i> и <i>Абукир</i>, — „...командир соединения лодок в Вильгельмсгафене высказал мысль о возможности достижения больших результатов деятельностью подводок против неприятельского торгового флота, нежели это могло быть достигнуто операциями отдельных лодок против военных кораблей...“ (Гаффер).</p> <p>Однако, в первоначальный период операции на сообщениях ведутся лишь случайно одиночными лодками с незначительными результатами в отношении потопления тоннажа. Вместе с тем эти операции способствовали первоначальному накоплению опыта у германских подводников в операциях против торговых судов и натолкнули командование на необходимость внимательного изучения трассы торговых путей вокруг Англии.</p>	<p>Потоплено около 170 пароходов, общим тоннажем около 400.000 тонн.</p>

Период операций подводок и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
<p><b>Подводная блокада 1915 года</b> 2.15—10.15.</p>	<p>Первоначальные операции подводок внесли некоторую помеху в перевозку английских войск на материк, создав задержку в переброске войсковых транспортов и военных грузов из Англии во Францию.</p> <p>Отмена Англией Лондонской декларации о военной контрабанде и объявление продуктов питания предметом абсолютной контрабанды дали германскому командованию повод для объявления 4 февраля 1915 г. военной зоной вод, омывающих Великобританию и Ирландию, с включением всего Английского Канала; 18 февраля было отдано распоряжение о начале подводной войны против торговли, и 22 февраля подводки начали свою боевую деятельность.</p> <p>Главные районы боевой деятельности лодок: Английский Канал, входы в Ирландское море, Атлантика на подступах к зап. побережью Франции и Английскому побережью; в этих районах действовало большинство лодок. Второстепенные районы: Средиземное, Мраморное, Черное и Балтийское моря, где действовали одиночные лодки. В рассматриваемый период подводная блокада осуществлялась 20 подводками среднего тоннажа, действовавшими на главном театре и в Средиземном море, 16 малыми лодками, оперировавшими из Фландрских баз, и 6 малыми лодками, собранными в Поле; в Балтике состав Курляндской флотилии колебался от 2 до 5 подводок.</p> <p>Несмотря на ряд значительных успехов отдельных лодок в потоплении тоннажа, уже в середине сентября 1915 г. стало ясно, что подводная блокада не удалась, из-за недостаточного количества лодок, которые могли быть выделены для операций, и, что главное, непрекращающихся ограничений подводной блокады в отношении нейтральных судов. Ограничения эти стали особенно значительными после протестов Америки, в связи с потоплением <i>Лузитании</i> и <i>Арабика</i>. Гаффер считает, что, вследствие ограничений, число пароходов, от атаки которых пришлось отказаться, в этот период достигло солидной цифры 300—общим тоннажем около 750.000 тонн.</p>	<p>Потоплено около 600 пароходов, общим тоннажем 1.200.000 тонн.</p>



Период операций подлодок и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
<p><u>Ограниченная подводная война (период затишья подводных операций на путях сообщения на главном театре)</u></p> <p>10.15—3.16.</p>	<p>В связи с многочисленными протестами нейтральных государств и особенно Америки, 18 сентября 1915 г. последовали новые ограничения операций подлодок: пришлось вовсе приостановить операции против морской торговли союзников в Атлантике, у зап. побережья Великобритании и в Английском Канале; в Северном море центр тяжести операций подлодок был перенесен против военных кораблей. Интенсивные операции против торговли продолжаются лишь в Средиземном море.</p> <p>Тем временем идет разработка противолодочных средств союзниками и торговые суда получают вооружение. После 24.2.16— в связи с приказом, предписывавшим считать все вооруженные пароходы военными, последовало возобновление операций на путях в Атлантике и в Северном море, и март-апрель 1916 г. дает значительное обострение операций в этих районах вплоть до новых ограничений, последовавших со стороны германского правительства, в связи с нотой США по поводу потопления <i>Суссекса</i> (25 апреля 1916 г.).</p> <p>Вследствие перерыва торговой подводной войны в Атлантике и на Северном море, по подсчетам командования германских подводных лодок, союзникам удалось сохранить в течение этого периода до 1.600.000 тонн торгового тоннажа, который при условии неограниченной подводной войны был бы утоплен.</p> <p>В течение этого периода количество подлодок в строю было увеличено до 50, однако, боевое использование их против торговли было незначительным, большинство лодок отставалось в базах; особенно это относится к северноморским и фландрским лодкам. Активные операции против торговли ведутся лишь на Средиземном море и на второстепенных театрах.</p>	
<p><u>Последний период ограниченной подводной войны</u></p> <p>5.16—2.17.</p>	<p>С мая по октябрь 1916 г. происходит почти полное замирание подводной войны. В связи с приказом 25 апр. 1916 г. морское командование отказывается вовсе от ведения операций на главных театрах, в виду непрекращающихся ограничений. Характерным</p>	<p>В течение обоих периодов утоплено на всех театрах около 1.350 пароходов общим тоннажем 2.700.000 тонн.</p>

Период операций подлодок и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
	<p>является рапорт командира <i>UB-18</i> Штейнбринка, 41 раз отказывавшегося от атаки торговых пароходов в связи с ограничительными приказами. Немецкие авторы упоминают о 146 приказах, ограничивающих ведение операций подводных лодок против торговли.</p> <p>Операции продолжают лишь на второстепенных театрах и в Средиземном море, где они ведутся с полной интенсивностью, однако, при соблюдении норм призового права.</p> <p>Одновременно идет интенсивное развитие противолодочных средств у союзников и вступление в строй подлодок у немцев. Судостроительная промышленность Англии, а затем и Америки перестраивается для решения задач воспроизводства тоннажа, взамен топящегося.</p> <p>В период с мая 1916 г. до конца января 1917 г. операции на главном театре возобновляются и, хотя они ведутся в рамках призового права, результаты в отношении потопления пароходов довольно значительны.</p> <p>Осознание результатов Ютландского боя; крушение основного замысла германского морского командования, рассчитывавшего разбить английский флот в генеральном бою после предварительного уравнивания в силах; ухудшившееся положение в стране, в связи с голодной блокадой англичан, неопределенное положение на сухопутном фронте, где операции приняли затяжной характер, — приводит германское командование к выводам о необходимости беспощадной подводной войны без всяких ограничений в отношении нейтральных.</p> <p>Германский морской генеральный штаб гарантирует окончание войны через 6 месяцев, если операции подводных лодок будут вестись на главном театре и на других, куда можно будет выделить лодки, — без всяких ограничений. М. Г. Ш. при этом исходил из расчетов потопления 600.000 тонн в месяц и считал, что гибель 3.600.000 тонн неприятельского торгового тоннажа обеспечит решительную победу немцев.</p>	



Период операций подлодок и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
<p><b>Беспощадная подводная война без всяких ограничений против торговли</b> 2.17—10.18.</p>	<p>Между тем расчеты М. Г. Ш., хотя боевая деятельность подлодок и превзошла впоследствии первоначальные ожидания, были неправильными, т. к. они не учитывали грандиозных возможностей объединенной англо-американской судостроительной промышленности в отношении воспроизводства торговых кораблей. Эти статические расчеты М. Г. Ш. и основанные на них надежды и ожидания сыграли крупную отрицательную роль также и в отношении отказа от решения начать строительство подводных лодок в крупном масштабе, в связи с ожидающимся быстрым окончанием войны.</p> <p>Окончательно выяснившаяся обстановка: крушение в практике первых двух лет войны всех доктрин, с которыми германский флот вступил в войну 1914—18 гг.; отказ союзников от мирных предложений, неудача в поисках решения на сухопутном фронте, определившаяся позиция Америки на стороне Антанты — привели германское правительство и командование к решению начать беспощадную подводную войну в феврале 1917 г.</p> <p>За весь период беспощадной подводной войны в строю в среднем находилось 127 подлодок, от трети до половины которых могли быть отправлены для боевых действий в море.</p> <p>Уже в феврале 1917 г. подлодки топят около 700.000 тонн, достигнув рекордной цифры свыше миллиона тонн в апреле.</p> <p>Однако, одновременно растет воспроизводство торгового тоннажа, взамен топившегося; в войну вступают США с их колоссальными экономическими и военными ресурсами; грандиозными темпами растут и совершенствуются противолодочные средства союзников, противопоставленные подводной войне немцев.</p> <p>Сравнение баланса потопленного и произведенного тоннажа к 1918 году начинает склоняться в пользу союзников, а баланс воспроизводства германских лодок, достигший 70 единиц в 1916 г., падает до 31 в 1917 г. и до нуля в 1918 г. Запроектированная</p>	<p>За 20 мес. беспощадной подводной войны потоплено около 3.700 пароходов общим тоннажем 9.000.000 тонн.</p>

Период операций подлодок и дата	Краткие данные об операциях и их влияние на морские сообщения	Результаты операций
	<p>большая программа строительства подлодок могла дать эффект лишь к 1919 году, т. е. слишком поздно.</p> <p>Статические расчеты М. Г. Ш. не оправдались, да и не могли оправдаться в тех условиях, которые были характерны для мировой войны.</p> <p>Если в апреле 1916 г. лишь 9% пароходов из числа потопленных были вооружены, в феврале 1917 г. число их доходит до 43%, в октябре 84%, а в начале 1918 г. — 90%. К концу 1917 г. все судоходство сосредоточивается в конвоях; против лодок брошены все средства: мины, боны, сети, гидроакустика, глубинные бомбы, суда-ловушки, подлодки-истребители, воздушные силы, противолодочные барражи; на огромные пространства морских театров брошены флотилии охотников за подлодками.</p> <p>В 1918 г., в связи с грандиозным ростом средств противолодочной борьбы, перед германским командованием встает необходимость обеспечивать выходы лодок тральщиками для траления фарватеров, эсминцами и крейсерами для обеспечения выхода лодок и траления от нападения легких сил противника и линкорами для поддержки действий крейсеров и эсминцев. К концу войны германский Hochseeflotte — „Флот Открытого Моря“, рассчитывавший в генеральном бою в открытом море помериться силами с английским Большим флотом и завоевать „владение“ мировыми морями, океанами, превращается в береговую флот охрану Германской Бухты. Операции боевых флотилий развиваются на границах минных полей в борьбе за траление.</p> <p>Однако, до конца войны, на безбрежных просторах мировых морей и океанов действуют германские подводные лодки, перенесшие подводную угрозу надводным флотам и морским путям сообщения на все морские театры войны, к зап. побережью Африки, к берегам Америки и в самые отдаленные уголки земного шара.</p>	



Осуществление беспощадной подводной войны немцев против морской торговли в корне изменило всю картину войны на море, вызвало грандиозное напряжение всей экономической и военной мощи союзников.

350 германских подводных лодок, участвовавших в операциях за весь период мировой войны,—при чем число лодок, находящихся одновременно в море, даже в период неограниченной подводной войны, колебалось от 20 до 40 единиц и никогда не превосходило 60,—отвлекли на себя грандиозные боевые средства и усилия огромного количества людей, обслуживавших противолодочную борьбу и воспроизводство тоннажа, взамен тоннившегося.

Около 5.000 кораблей и вспомогательных судов, около 3.000 самолетов, дирижаблей, аэростатов было привлечено на всех театрах для противолодочной борьбы.

До 90% всех торговых судов, обслуживавших морскую торговлю союзников, получили противолодочное вооружение, что вызвало грандиозный расход артиллерийских систем и боезапаса.

Около 140.000 мин заграждения было поставлено, главным образом, специально против подлодок только на Северном море.

После введения регулярной системы конвоев в 1917 г., за 16 месяцев второй половины войны—с июля 1917 г. по октябрь 1918 г.—было проведено под конвоем около 90.000 пароходо-рейсов.

Около 800.000 людей обслуживали противолодочную оборону, воспроизводство торгового тоннажа и противолодочных средств.

За весь период мировой войны германскими подводными лодками было потоплено около 6.000 пароходов общим тоннажем до 13.000.000 брутто-регистрационных тонн и,—несмотря на то, что союзникам путем воспроизводства 7.000.000 тонн торгового тоннажа и благодаря реквизиции нейтральных и неприятельских торговых судов удалось свести баланс,— грузооборот морских путей сообщения был значительно снижен, один только конвой понижал интенсивность движения грузов в среднем на 30%, страховые премии возросли в 40 раз, а фрахт повышался в отдельные периоды войны в 22 раза выше довоенного.

Система конвоирования торгового судоходства, назначение определенных портов отправления и прибытия создавали пробки в портах и давали ряд крупных дополнительных трудностей для графика железнодорожного транспорта, и без того находившегося в напряжении в условиях перевозки громадного количества людей и грузов для питания войны.

Таким образом, подводная война на морских сообщениях прямо и непосредственно и многими косвенными путями давила на производство, на транспорт, на снабжение, торговлю и финансы и на всю экономическую мощь страны, потрясая ее в самой основе.

Из средства береговой обороны, какой подлодка вступила в мировую войну,—она сделалась мощным оружием для длительных операций на

океанских просторах, во много раз увеличив свою автономность в отношении сроков пребывания в море. Если в начале войны германские лодки выходили для операций в море на 3—5—7 суток, то обычная норма в конце 1916 г.—начале 1917 г. достигла 30 суток для средних германских лодок обычного типа, а отдельные лодки различных типов показали рекордное время: *U-53*—41 сутки, малая лодка-заградитель *UC-20*—55 суток, а подводный крейсер *U-151*—131 сутки непрерывного пребывания в море без захода в базу и пополнения запасов.

Общее количество германских подводных лодок, находившихся одновременно в строю за весь период мировой войны, несмотря на большие программы нового строительства, не превосходило в среднем 80 лодок, а в период беспощадной подводной войны 120—130 единиц, рекордная цифра в 140 лодок относится к октябрю 1917 года.

Из этого числа, как общее правило, не больше одной трети находилось на боевой работе в море, остальные на отдыхе и в ремонте в базах. В период наибольшего напряжения оперативного графика количество подлодок, которые одновременно можно было выслать в море, никогда не превосходило половины от общего наличия.

Средние нормативы эффективности боевой деятельности германских подлодок в потоплении тоннажа в различные периоды мировой войны видны из следующей таблицы. (См. таблицу на стр. 36).

Если пересчитать эти нормы более точно для периода беспощадной подводной войны, то средняя норма по 12 исходным данным каждого месяца для 1917 г. дает такие цифры:

$$N = 6.000 \text{ тонн и } N_1 = 18.000 \text{ тонн,}$$

для 1918 года средняя норма по 10 исходным данным каждого месяца дает

$$N = 4.000 \text{ тонн и } N_1 = 12.000 \text{ тонн.}$$

Таким образом, устанавливается: во-первых, естественная закономерность для соотношения между  $N$  и  $N_1$  как 1:3, что полностью соответствует соотношению между количеством лодок в строю и в море; во-вторых, налицо исходные нормы, проверенные на боевом опыте мировой войны для неограниченных операций подводных сил в различных условиях противолодочной обороны—еще недостаточно развернутой в 1917 г. и получившей свое полное развитие в 1918 г.

Эти исходные данные, интерполированные современным усовершенствованием техники и тактики подлодок и противолодочных средств и ориентированные грузооборотом, условиями географии и боевой деятельности на различных театрах, дают некоторый исходный материал для первоначальных расчетов и для современной обстановки.

Опыт мировой войны в отношении боевого использования подводных лодок выдвинул их на первостепенное место как главное оружие в операциях на морских путях сообщения.



Общий успех операций подлодок был значительно снижен недостаточным воспроизводством лодок в ходе войны, слабым развитием методов их оперативно-тактического использования и усовершенствованием средств и приемов противолодочной борьбы. Несмотря на это, подводные лодки выдержали проверку и остались непобежденными в операциях мировой войны на море.

Если конвой, оснащенный всеми противолодочными средствами, частично ограничил дальнейшее развитие успехов подводных лодок в операциях на морских коммуникациях в последний год мировой войны, то дальнейшее совершенствование техники и методов боевой работы подлодок в условиях оперативного применения подводных сил в кооперации с надводными и воздушными силами дают все шансы на успех их боевой деятельности в современной обстановке.

Развитая противолодочная оборона, конвой и все организационные мероприятия по обороне торгового мореплавания представляют из себя сумму таких условий в обстановке современной войны, которые выдвигают в операциях на морских сообщениях в качестве действительного средства не одиночную лодку на позициях или в крейсерстве; расчет на значительные результаты операций на коммуникациях может быть построен на необходимом условии массового, группового маневренного использования подлодок в оперативном или тактической взаимодействии с надводными, и главное, с воздушными силами.

★ Воздушные силы. Для операций на морских путях сообщения может быть выделена тяжелая и средняя авиация различных классов и боевые дирижабли.

Основным оружием воздушных сил для операций на морских путях является бомба; с большим успехом может быть применена и торпеда; для активных постановок в узкостях, на узлах путей и на подходах к базам будет использована мина заграждения; в дальнейшем развитии воздушных сил нужно рассчитывать на возможность боевого использования и артиллерийского вооружения самолетов и дирижаблей.

Состав воздушных сил — отдельный самолет и дирижабль, пара, звено, отряд, эскадрилья и крупные соединения ВВС в операциях на морских путях, узлах путей, в прибрежных районах, на подходах к портам и в налетах на транспорты, находящиеся в морских портах.

Воздушные силы не имеют почти никакого сколько-нибудь изученного боевого опыта операций на морских сообщениях. В мировую империалистическую войну ВВС и морские воздушные силы вступили как новое оружие, получившее свое огромное развитие и усовершенствование лишь частично в конце мировой войны, а главным образом уже в послевоенное время. Поэтому вопросы боевого применения ВВС для операций на морских сообщениях могут быть поставлены в настоящее время, главным образом,

### НОРМАТИВЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В ПОТОПЛЕННИИ ТОРГОВОГО ТОННАЖА В РАЗЛИЧНЫЕ ПЕРИОДЫ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.

(Составлено по исходным данным различных германских и английских источников. Все цифры округлены с точностью до 1 подлодки и до 1.000 тонн торгового тоннажа).

Дата подводной войны — месяц и год	Среднее количество подводных лодок в строю и на боевой работе на 10-е число каждого месяца (в единицах)		Общее количество потопленного тоннажа торговых судов за месяц (в брутто регистровых тоннах)	Средняя норма потопления тоннажа на одну лодку в месяц (в брутто регистровых тоннах)	
	В строю (S)	В море (S <sub>1</sub> )		Норма по отношению к лодкам в строю $(N = \frac{R}{S})$	Норма по отношению к лодкам, находившимся в море $(N_1 = \frac{R}{S_1})$
<b>Период ограниченной подводной войны:</b>					
1) Октябрь 1914 г. . . . .	27	8	25.000	1.000	3.000
2) Сентябрь 1915 г. . . . .	46	14	186.000	4.000	13.000
3) Ноябрь 1916 г. . . . .	93	29	427.000	5.000	14.000
<b>Средняя норма по трем исходным данным для первых 2 лет ограниченной подводной войны . . . . .</b>					
				<b>3.000</b>	<b>10.000</b>
<b>Период неограниченной подводной войны:</b>					
1) Апрель 1917 г. . . . .	127	42	1.175.000	9.000	28.000
2) Июнь 1917 г. . . . .	132	61	1.042.000	7.000	17.000
3) Январь 1918 г. . . . .	132	33	626.000	5.000	19.000
4) Май 1918 г. . . . .	125	55	560.000	5.000	10.000
				<b>3.000</b>	<b>10.000</b>
<b>Средняя норма по четырем исходным данным для последних 2 лет неограниченной подводной войны . . . . .</b>					
				<b>7.000</b>	<b>18.000</b>







Тенденция боевого и технического развития и дифференциации самолетов на классы могут привести в ближайшем будущем к появлению специального класса гидросамолета-крейсера для самостоятельного нападения на морские пути сообщения, могущего нанести действительное поражение неприятельским транспортам в открытом море вдали от берегов, осуществить и обеспечить это нападение собственной силой.

Это, по всей вероятности, будет летающая лодка-самолет, имеющий значительный район действия от 1.000 до 2.000 километров для операций на океанских путях, обладающий скоростью 250—350 км в час, вооруженный крупнокалиберными пулеметами и автоматической артиллерией для воздушного боя и имеющий бомбовое или торпедное главное оружие значительного веса для нанесения действительных ударов многочисленным объектам.

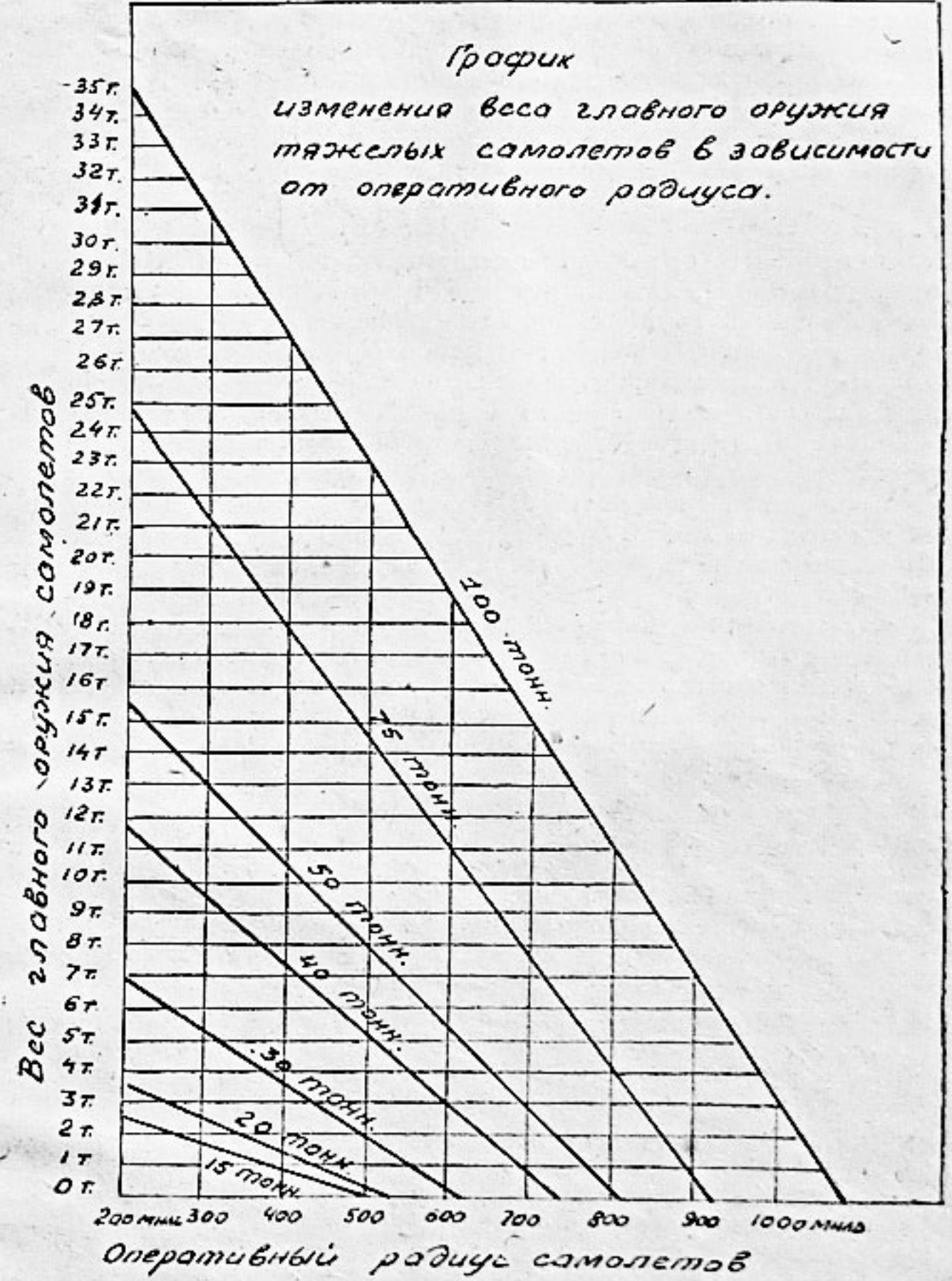
Иные пути разрешения задачи самостоятельного нападения ВВС на морские сообщения могут мыслиться также и в плоскости организации маневренных соединений самолетов различных классов, сформированных на принципе осуществления разведки путей, нанесения мощного удара транспортам и обеспечения этого удара от истребительной авиации и зенитной артиллерии противника.

Такое маневренное соединение может состоять из самолетов-бомбардировщиков или торпедоносцев, разведывательной, истребительной и штурмовой авиации. Конкретный состав и организация такого маневренного соединения и оперативно-тактические данные входящих в него самолетов различных классов определяются уже из конкретных условий географической обстановки морского театра, соотношения сил с вероятным противником и его системы обороны морских сообщений.

Определение веса главного оружия—бомб или торпед, необходимых для нанесения действительного удара противнику, будет зависеть от количества объектов и живучести каждого из них.

При нападении только на транспорты можно было бы обойтись большим количеством бомб небольшого веса, достаточных для нанесения поражения такому сравнительно маложивучему объекту, каким является транспорт, не обладающий бронированием и водонепроницаемыми отсеками. При нападении на конвой нужно учитывать наряду с этим и необходимость поражения боевых кораблей охраны, имеющих значительное бронирование и живучесть, для чего требуются бомбы значительного веса и пробивной силы или торпеды.

При нападении на конвой в современных условиях нужно считаться с возможным наличием в его составе авианосцев или авиатранспортов, или корабельной авиации крейсеров и других кораблей, с наличием на боевых кораблях охраны мощной зенитной артиллерии, — нужно считаться также и с вооружением транспортов зенитными или универсальными пушками. Такой системе обороны необходимо противопоставить мощный удар комбинированного





состава маневренного соединения авиации, несущей значительное главное вооружение и мощное оружие воздушного боя.

При нападении на транспорты, находящиеся на подходах к портам или на стоянке в портах, следует считать органический состав средств противовоздушной обороны противника более значительным, так как в составе его средств ПВО будет и более значительная авиация береговых баз, и более мощная береговая зенитная артиллерия, следовательно, и воздействие понадобится более значительной силы для нанесения удара, могущего дать действительное воздействие на противника, и для обеспечения этого удара.

Географическое положение трассы морских путей сообщения на театре, направления этих трасс и возможные изменения этих направлений под влиянием воздействия на пути, расстояния морских путей от базирования воздушных сил вместе со всей совокупностью оперативной обстановки на морском театре — определяют выбор классов и типов самолетов для воздействия на пути сообщения — будут ли это самолеты, действующие с береговых ближних или дальних баз с определенным оперативным радиусом, колесные самолеты, самолеты на поплавках или тяжелые летающие лодки с большим радиусом действия, — будут ли это самолеты с кораблей-авианосцев, оперативный радиус которых определяется носителями этих самолетов.

Географические условия будут влиять также и на выбор оружия, и на условия и методы его боевого применения с самолетов. Совершенно естественно, например, что нет смысла применять торпедное вооружение там и тогда, где и когда с успехом будут использованы бомбы; нет смысла ставить мины заграждения с самолетов в тех местах, где постановка возможна с надводных или подводных кораблей, могущих поднять более значительное количество мин, за исключением, конечно, тех случаев, когда минная постановка на путях или на узлах путей требует особой срочности. Как правило, минная банка из нескольких мин будет ставиться самолетами в узкостях, недоступных подводкам или надводным кораблям.

Вообще узкости, проливы, входные и выходные фарватеры дают более подходящие условия для воздействия воздушных сил на морские пути, проходящие в этих районах. Здесь пути противника заказаны, а маневрирование и уклонение его от бомб, торпед и мин заграждения — стеснено. Однако, в условиях близости побережья противника к этим районам, увеличиваются его возможности для организации противодействия воздушным силам более многочисленных средств более мощной противовоздушной обороны, с чем придется считаться при осуществлении нападения на эти пункты.

Боевое использование дирижаблей для операций на морских сообщениях в большинстве случаев встретит для своего осуществления более значительные трудности, чем применение для той же цели

самолетов, благодаря большей величине, меньшей скорости и, следовательно, большей уязвимости дирижаблей.

Однако, это ни в коем случае не может означать отказа от боевого применения дирижаблей для операций на морских путях сообщения, так как конкретные географические условия и оперативная обстановка на театре могут сделать весьма эффективным самостоятельное или совместное с самолетами их боевое использование — в составе ли маневренного соединения для непосредственного выполнения операции либо как носителя самолетов, либо для выполнения вспомогательной роли на обеспечиваемых направлениях или на отдаленных пунктах, или в прибрежных районах театров.

Сейчас еще трудно предсказать все возможности, которые открываются в условиях современной войны для операций воздушных сил на морских путях сообщения. Но совершенно ясно и бесспорно то положение, что с появлением воздушных сил осуществляется более мощная и универсальная угроза морским сообщениям, чем это было в то время, когда морской торговле угрожали только надводные и подводные силы.

**★ Комбинированные силы.** Для операций на морских сообщениях могут быть выделены общевойсковые соединения различных родов морских сил в различном составе многочисленных комбинаций кораблей надводного, подводного и воздушного флота.

Состав комбинированных сил будет варьироваться каждый раз в зависимости от оперативной и географической обстановки на театре, от соотношения сил и возможностей своих и противника.

В основу состава и организации комбинированных сил будет положен расчет сил, средств и усилий, которые необходимы для нанесения определенного урона морским сообщениям противника в определенных условиях осуществляемой им системы охраны и обороны своих морских путей.

Таким образом, состав комбинированных сил и включение в общую организацию общевойсковых соединений тех или иных родов войск морских сил может определяться и в виде самой простой комбинации надводного корабля и подводной лодки или надводного корабля и самолета, или подводной лодки и самолета для эпизодического или периодического нападения на морские сообщения, и в виде самой сложной комбинации эскадры надводных, подводных и воздушных кораблей различных классов для осуществления последовательных операций на морских путях сообщения для полного уничтожения и разгрома неприятельской морской торговли.

Расчет состава и определение методов боевой деятельности комбинированных сил на путях сообщения своей исходной основой имеет осуществление взаимодействия различных родов войск морских сил в условиях, когда положительные оперативно-такти-



ческие свойства одних родов войск компенсируют недостатки или отрицательные оперативно-тактические свойства других родов войск в различной обстановке, которая может сложиться при выполнении операции в целом или отдельных ее этапов.

Разведка, удар и обеспечение в операциях на морских сообщениях, в условиях обороны и активного противодействия противника, определяют операционные направления для боевой деятельности различных родов комбинированных сил при нападении на морские пути.

Опыт мировой войны насчитывает только одиночные редкие примеры оперативного и тактического взаимодействия подводных, подводных и воздушных сил.

Редкий пример уже упоминавшегося в своем месте вспомогательного крейсера *Вольф*, имевшего на борту гидросамолет-разведчик, широко использованный для разведки путей перед выходом в крейсерство и для остановки бомбовой угрозы торговых судов, имевших большой в сравнении с *Вольфом* ход, — едва ли не единственный пример тактического взаимодействия надводного корабля с самолетом в операциях на путях сообщения.

Опыт взаимодействия в этих операциях подлодки с надводным кораблем дала германская подводная лодка *U-20*, сопровождавшая в декабре 1915 года вспомогательный крейсер *Меве* во время его прорыва и выполнения заградительной операции у северных берегов Шотландии и Оркнейских островов, когда лодка обеспечила успех прорыва и миной постановки предварительной разведкой системы охраны водных районов на подходах к северным британским базам.

По всей вероятности, прорывы германских надводных крейсеров, особенно в последние годы войны, обеспечивались предварительной оперативной разведкой воздушных сил. И достоверно известно о целой системе взаимодействия надводных и воздушных сил для обеспечения вывода германских лодок из баз за границы минных полей в Германской Бухте в последний период мировой войны.

Однако, взаимодействие подводных, надводных и воздушных сил для осуществления успешного ведения операций на морских сообщениях в течение всего периода мировой войны носило характер скорее стратегического взаимодействия, чем оперативного и тактического, при чем особенно последнее не получило своего сколько-нибудь серьезного развития за все время войны. Между тем усложнившиеся условия ведения современной войны на морских театрах для осуществления боевой устойчивости и достижения наибольшего эффекта в операциях на морских путях сообщения требуют именно оперативного и тактического взаимодействия всех родов морских сил для успешного преодоления огромной созданной системы противодействия взаимодействующих сил и средств, охраняющих и обороняющих движение транспортов на морских коммуникациях. Этой созданной системе взаимодействия обороны и охраны — должны быть противопоставлены не одиночные действия отдельных кораблей различных

родов войск военно-морских сил, а именно оперативно-тактическое взаимодействие комбинированных сил, ведущих наступление на морские пути сообщения.

Исходя из анализа оперативно-тактических свойств различных родов войск современных военно-морских сил, можно с полной достоверностью утверждать, что, если первоначальный период операций на путях сообщения в современных условиях до некоторой степени еще будет напоминать 1917 и 1918 гг. на главных театрах и первоначальные атаки на пути сохранят в известной мере стиль операций германских подводных и надводных крейсеров на морских сообщениях союзников, — то сразу же вслед за этим боевая действительность будущей войны покажет совсем иную картину боевых столкновений на морских коммуникациях, — во все непохожую на прошедшую мировую войну и далеко оставляющую позади весь ее богатейший опыт в этом отношении.

Доминирующую роль в изменении условий современных операций в первую очередь будет играть грандиозное развитие воздушных сил, решительным и коренным образом меняющее всю обстановку борьбы на морских коммуникациях.

В настоящее время трудно себе представить надводную крейсерскую эскадру или одиночный надводный корабль, ведущие операции даже в самых отдаленных районах мирового океана и необнаружимые воздушной разведкой, покрывающей широчайшие волные пространства огромной протяженности и просматривающей самые заброшенные острова, отдаленные секретные базы и случайные самые укрытые якорные стоянки надводных крейсеров. Одновременно воздушная разведка другой воюющей стороны, ведущей наступление на морские пути, будет фиксировать и всякие изменения направлений торговых путей противника.

В современных условиях воздушная разведка, вероятно, будет обычно предшествовать и отпращиванию «корсаров» в крейсерство, и выходу конвоя торговых судов. В некоторых условиях эта разведка будет, кроме того, обслуживать и тех, и других на походе, на подходах к портам прибытия и при возвращении в базу.

Современное развитие военно-воздушных сил, огромное увеличение оперативного радиуса самолетов — дальних разведчиков, могущих покрыть и просмотреть громадные пространства морских театров, оставляет далеко позади опыт *Вольфа* с его гидросамолетом-разведчиком и германских ВВС, обеспечивавших выходы крейсеров, и попытки английских ВВС разведать «блокадопрорывателей» в Северном море.

В условиях некоторых морских театров именно воздушная разведка будет определять не только оперативно-тактические условия боевой деятельности, — воздушная разведка будет ограничивать и самую возможность ведения операций надводных сил на морских сообщениях.

Вместе с тем влияние ВВС на условия ведения операций на морских путях не ограничивается и далеко не исчерпы-



дается одной воздушной разведкой. Наличие мощных ВВС в составе современных военно-морских сил коренным и решительным образом изменяет всю обстановку нападения на пути сообщения и всю систему обороны и охраны морских коммуникаций.

Сейчас еще нельзя с полной достоверностью утверждать уничтожен ли воздушным нападением на морские пути морской подводный конвой, — но уже совершенно ясно, что обстановка для осуществления его коренным образом изменилась. Концентрация многочисленных объектов торговых судов и боевых кораблей в конвое на сравнительно небольшом пространстве дает ряд выгодных условий для атаки и поражения этих объектов воздушными силами. С другой стороны — создание надежной противовоздушной обороны авиационными средствами для противодействия атакам воздушных сил на транспорты требует надежной круговой зоны зенитной ПВО транспортов и выдвижения воздушной разведки, дозора и барража впереди, позади и на флангах их курсов, для чего необходимо значительное количество боевых кораблей, авианосцев и авиатранспортов в составе конвоя.

Эти противоречивые требования должны будут сочетать в себе состав, организация и боевой порядок конвоя в современных условиях движения крупного каравана торговых судов на морских путях.

Можно было бы себе представить использование для обслуживания морских перевозок одиночных транспортов, прокладывающих свои курсы каждый раз по измененному варианту направлений, исходя из данных последней разведки. Но и такое положение не избавляет от необходимости либо наличия хотя бы и небольшого эскорта боевых кораблей, либо достаточно сильного авиационного вооружения на самом транспорте.

В последнем случае наиболее подходящие условия для размещения боевого вооружения имеют дизельные торговые суда — теплоходы, верхняя палуба которых может быть освобождена от труб и большого количества надстроек и приспособлена для установки, во-первых, — батарей универсальной артиллерии, имеющей круговой обстрел, и крупнокалиберных пулеметов, и во-вторых, — приспособлена как полетная палуба для звена самолетов разведчиков-истребителей.

Если в период мировой войны английская морская торговля, после изгнания с океанов германских надводных крейсеров, могла себя чувствовать почти в полной безопасности от надводных сил противника; — если на отдаленных пространствах морей и океанов являлась и относительная безопасность морской торговли союзников и от подводных лодок, боевая деятельность которых развивалась главным образом на театрах Северного и Средиземного моря и восточной Атлантики, — то в условиях современной войны морская торговля и морские перевозки не могут иметь никакой гарантии безопасности от воздушных сил противника, имеющего разветвленную сеть воздушного базирования или авиа-

носные корабли, или тяжелую морскую авиацию с громадным районом действия. Поэтому ведение морской торговли и перевозок в современных условиях — осуществления универсальной воздушной угрозы будет тесно связано с целой системой мероприятий предварительного и непосредственного боевого обеспечения и, — в тенденции своего ближайшего развития, — само превращается в ряд последовательных боевых операций, притягивающих для своего осуществления значительные морские силы.

Государства, чья экономика, а следовательно, и политическая и военная мощь висит на морских путях сообщения, могут сделать из этого положения все вытекающие заключения. Эпоха «владения морем» ушла в далекое прошлое и никогда больше не вернется для империалистических морских держав. Старания и попытки военно-морских теоретиков империализма воскресить или гальванизировать эту доктрину — в виде «местного» или «временного» и «условного» владения морем — заранее обречены на неудачу.

Новые средства современных военно-морских сил уже и в настоящее время, не говоря даже о ближайшей тенденции развития, внесли новое качество в ведение боевых операций в войне на море и морские сообщения, — представляющие из себя главную заботу современных капиталистических стран, особенно тех из них, которые базируются на заокеанский колониальный тыл, — стоят перед непосредственной и непрерывной угрозой, осуществление которой не замедлит дать себя почувствовать во время войны. И недаром один из буржуазных военных авторов в лирических поисках «красоты» в военном деле горько сетует на то, что «... с появлением подводных лодок и воздушных сил — морская война потеряла всю свою прелесть (!) и привлекательность (!) ...»

Значительное развитие во время мировой войны и в послевоенное время техники, тактики и методов оперативного использования подводных сил при массовом их применении для операций на морских сообщениях во взаимодействии с воздушными и надводными силами также значительно влияет на изменение всей обстановки борьбы на морских коммуникациях.

Если во время мировой войны морским путям угрожали одиночные лодки, основным методом оперативного использования которых было крейсерство на путях в поисках объектов атаки или позиционное ожидание у баз и на узлах путей, при чем подлодка была предоставлена самой себе, — то в современных условиях оснащение подводных сил воздушной разведкой, маневренное оперативное использование подлодок, перемещающихся на театре в связи с новыми данными, полученными от воздушной разведки, или согласующих свой маневр по методу прямого нападения авиацией, групповая тактика подлодок, атакующих конвой совместно с воздушными силами, а в иных условиях и совместно с надводными крейсерами,



отвлекающими на себя корабли охранения, — все это рисует совершенно иную картину борьбы на морских сообщениях.

Современные подводные крейсера, как и надводные, могут иметь на себе самолеты для разведки путей и для наведения на конвой и следующие одиночным порядком транспорты. Оперативное и тактическое сочетание авиации и подлодок в современных условиях дает самое удачное соединение наиболее сильных сторон того и другого оружия — синтез быстроты и невидимости, маневренности и внезапности. Обеспечение операций на морских сообщениях подводных и воздушных сил — надводным отрядом крейсеров, имеющим значительную эскадренную скорость, мощное артиллерийское вооружение, значительное бронирование и живучесть — сообщает этим операциям боевую устойчивость.

Высшей формой общевойскового соединения военно-морских сил для операций на морских сообщениях — для своевременного обнаружения транспортов, для сковывания конвоя, разрушения его боевого порядка и для нанесения сокрушительного удара транспортам — будет маневренное соединение комбинированных сил — подводных, надводных и воздушных, — способных в условиях современной войны нанести значительный урон даже оснащеному всеми средствами обороны противнику и разрушить систему его охраны морских сообщений.

Основным ядром этого общевойскового соединения будут подводные и воздушные силы.