

УДК 94(100)''1916''
ББК 63.3(0)53
Б79

Больных, Александр Геннадьевич.

Б79 Ютланд 1916. Главное сражение линкоров в истории / Александр Больных. — Москва : Яуза-пресс, 2022. — 224 с.

ISBN 978-5-9955-1064-2

От результатов Ютландского сражения 31 мая 1916 г., самой крупной морской битвы в истории, мог зависеть исход всей Первой мировой войны. Общие потери в этом грандиозном противостоянии флотов Британской и Германской империй составили почти 10 тысяч погибших, а его результаты не устроили ни одну из сторон, хотя обе объявили о своей победе. Ожесточенные споры об итогах Ютланда продолжаются до сих пор. Книга известного военного историка ставит окончательную точку в этом вековом споре, во всех подробностях рассказывая о решениях флотоводцев, кораблях и ходе величайшего морского сражения в истории.

Издание иллюстрировано уникальными фотографиями, схемами Ютландского сражения, а также цветными проекциями кораблей.

УДК 94(100)''1916''
ББК 63.3(0)53

ISBN 978-5-9955-1064-2

© Больных А.Г., 2022
© ООО «Яуза-пресс», 2022

СОДЕРЖАНИЕ

ДВА ВЕЛИКИХ ФЛОТА	4
ПРОЛОГ	21
ГРАНД ФЛИТ В ЮТЛАНДСКОМ СРАЖЕНИИ.....	39
ФЛОТ ОТКРЫТОГО МОРЯ ПРИ СКАГЕРРАКЕ	43
«БЕГ НА ЮГ» И ПОРАЖЕНИЕ АДМИРАЛА БИТТИ	46
БОЙ ЭСМИНЦЕВ И «БЕГ НА СЕВЕР»	78
БОЙ ЛИНЕЙНЫХ ФЛОТОВ	96
НОЧНЫЕ СТОЛКНОВЕНИЯ	145
КТО ПРОИГРАЛ?	182
НЕМНОГО СТАТИСТИКИ	194
КАТАСТРОФА	204
«НАШИ ПРОКЛЯТЫЕ КОРАБЛИ» ИЛИ «НАША ПРОКЛЯТАЯ СИСТЕМА»	211
БИБЛИОГРАФИЯ	222

ДВА ВЕЛИКИХ ФЛОТА

31 мая 1916 года в Северном море состоялось крупнейшее сражение паровых флотов — Ютландская битва, как ее называют англичане, или сражение у Скагеррака, как утверждают немцы. В нем приняли участие более 200 кораблей всех классов — от линкоров до миноносцев. Иногда встречается утверждение, что крупнейшим морским сражением современности была все-таки битва за Лейте. Действительно, если формально просуммировать все корабли 3-го и 7-го американских флотов и прибавить к ним корабли Императорского японского флота, то сумма окажется несколько больше. Однако нам следует помнить, что битва за Лейте распадается на несколько отдельных боев, происходивших на весьма значительном расстоянии один от другого, поэтому считать ее единым сражением весьма сложно,

и скорее следовало бы отнести к категории операций. Зато Ютландская битва происходила буквально на пяточке диаметром около 50 миль, где крутились все эти корабли, поэтому справедливо было бы оставить титул крупнейшего сражения именно за ней.

Результаты этого сражения до сих пор разные историки трактуют по-разному. Собственно, разброс мнений не особенно велик. Одни утверждают, что немцы одержали тактическую победу, другие говорят о стратегической победе англичан при нескольких сомнительных тактических результатах. Но почему-то никто не пытается всерьез проанализировать предысторию Ютландской битвы, и, по моему мнению, совершенно напрасно, потому что она как минимум не менее интересна и противоречива, чем итоги сражения. В лучшем слу-

Британский линкор «Дредноут»



чае исследователи ограничиваются беглым анализом характеристик британских и немецких кораблей, но даже он проводится в контексте результатов сражения с обязательным появлением сакраментального вопроса: а почему взорвались британские линейные крейсера? А ведь эта предыстория позволяет нам совершенно точно и однозначно оценить итоги битвы.

На самом же деле эта проблема глубоко уходит корнями в прошлое. Отсчет времени нужно начинать не с 1 сентября 1914 года, когда началась Первая мировая война. Точно так же неверно было бы вернуться в 21 октября 1905 года, когда был заложен «Дредноут». Исходной точкой следует считать 5 марта 1897 года, когда морской министр Германии фон Холльман представил Комитету по финансам германского рейхстага проект нового морского бюджета, превышающего 9 миллионов фунтов стерлингов, что в три раза превышало прошлогодний. И хотя рейхстаг значительно урезал этот бюджет, первый шаг в пропасть был сделан. В июне происходят знаковые перестановки в германском кабинете министров. Энергичный, а бы даже сказал фанатичный, адмирал фон Тирпиц меняет фон Холльмана на посту морского министра, а министром иностранных дел становится фон Бюлов. Их задачей является реализация программы «кельтполитики» и развертывание строительства флота. Император Вильгельм торжественно провозглашает, что трезубец Нептуна должен перейти в руки Германии. Всё. После этого столкновение Германии и «владычицы морей» становится неизбежным, остается лишь вопрос, когда именно оно произойдет.

При этом немцы, еще не успев решительно ничего сделать в намеченном направлении, ухитрились сразу же допустить несколько грубейших ошибок. Их мало извиняет даже то, что аналогичные ошибки допускали и другие державы. А ведь Бисмарк заявлял, что он предпочитает учиться именно на чужих ошибках... Вспомним искреннее недоумение и обиду, которые до сих пор видны во всей русской исторической литературе. Почему, дескать, Великобритания во время русско-японской войны активно помогала Японии и постоянно мешала продвижению эскадры адмирала Рожественского? Но простите, а каким должно быть отношение Великобритании к стране, которая откровенно готовится к войне с британским судоходством? Россия строит океанские рейдеры вроде «Рюрика» и «Пересвета», а потом не может понять, почему Англия враждебно относится к русскому флоту? А как еще она



Кайзер Вильгельм II. Фото 1902 г.

должна относиться к нему? Я совершенно не понимаю восхищения безответственными болтунами из пресловутой французской «жён эколь». Эти глупцы точно так же начинают вопить во все горло, что готовят свой флот к войне с Великобританией, причем в тот самый момент, когда у французских границ на континенте стремительно нарастает германская угроза. Франции мало одного смертельного врага, нужно как можно скорее обзавестись еще и вторым? Ох, не поделили тропические болота в верховьях Нила, Фашода кому-то остро понадобилась.

И вот Германия повторяет эту же самую ошибку, но при этом ухитряется совершить еще и несколько своих собственных. Еще не имея практически никакого флота, Вильгельм II громкогласно объявляет, что будет



**Уинстон Черчилль.
Снимок сделан
в год его назна-
чения Первым
Лордом Адмирал-
тейства**

оспаривать у англичан господство на море. Вообще следует отметить несравненную способность немцев создавать себе врагов. Барон фон Лютвиц публикует статью, в которой обстоятельно доказывает возможность высадки десанта на английские берега, и в результате Вильгельм II тут же назначает его военным атташе в Великобритании. Разве можно это расценить иначе, как преднамеренное и тяжелое оскорбление? В результате любые попытки немцев делать примирительные заявления

воспринимались, как отъявленное лицемерие и заведомая ложь.

Поэтому не следует удивляться тому, что 9 февраля 1912 года Уинстон Черчилль, только что назначенный Первым Лордом Адмиралтейства произнес публичную речь в Глазго о гонке морских вооружений. Он заявил:

«Цели британской морской мощи исключительно оборонительные. У нас нет и никогда не было мыслей об агрессии, и мы не приписываем таких мыслей другим великим державам. Однако есть разница между морской мощью Британии и морской мощью великой и дружественной империи, и я верю, что Германии еще долго будет оставаться великой и дружественной империей. Британский флот для нас жизненная необходимость, а с некоторых точек зрения германский флот для них больше предмет роскоши. Мы не можем угрожать миру ни одной континентальной деревеньке, каким бы великим и превосходящим не был наш флот. Но, с другой стороны, сама судьба нашей расы и империи, все сокровища, накопленные за многие столетия самопожертвования и усилий, погибнут и будут развеяны, если наше морское превосходство будет оспорено. Именно британский флот сделал Великобританию великой державой. Но Германия была великой державой, уважаемой и почитаемой во всем мире еще до того, как построила хоть один корабль. Так как военно-морское соперничество стало более острым, мы должны не только увеличить количество строящихся кораблей, но и увеличить превосходство наших морских сил над остальными великими морскими державами. Поэтому наше превосходство должно расти, а не уменьшаться по мере роста напряженности. Так мы дадим понять остальным морским державам, что они не только не догонят нас, приложив дополнительные усилия, но лишь еще сильнее отстанут в результате мер, которые мы предпримем».

Но помимо ошибок политических командование немецкого флота, в том числе и хваленый адмирал фон Тирпиц, допускает несколько грубых ошибок уже чисто военного характера. Историки, восхваляющие непревзойденные боевые качества германских кораблей, упускают из вида один весьма существенный фактор. Все они имели относительно небольшое водоизмещение, ограниченную дальность плавания и неважную мореходность. Само по себе это не страшно, и корабли вполне могли успешно действовать в пределах

Северного моря, но... Но! Целью строительства германского флота было вырвать трезубец Нептуна из рук Англии, и как сделать это, не выходя из Гельголандской бухты, я откровенно не представляю. Немцы должны были готовиться к сражению не на Доггер-банке, а где-то в районе Оркнейских или даже Фарерских островов. Вот французы оказались более последовательными — их броненосцы и крейсера все-таки предназначались для океанских плаваний. На фоне этого упорное стремление адмирала вооружать легкие крейсера только мелкокалиберными орудиями (105-мм) выглядит как невинная оговорка, крейсер все-таки не линкор и решающей силой не является. Но даже эту ошибку пришлось в аварийном порядке исправлять в годы войны.

В известной книге «1906 год. Крушение старого мира», описывающей гипотетический военный конфликт между Германией и англо-французским альянсом, тоже говорится, что германские корабли будут уступать по своим боевым качествам британским. Однако автор книги, кем бы он ни был (Зеештерн, Генрих Фердинанд Граутофф или принц Генрих Прусский), делает утешительный вывод: если англичане попытаются прорваться мимо укреплений Гельголанда, им придется плохо.

И здесь германское морское командование, взгляды которого были предельно точно изложены автором, допускает сразу две грубые ошибки. Непонятно из каких соображений, но немцы решили, что англичане будут использовать стратегию ближней блокады, и британский флот будет держаться в пределах прямой видимости от германских портов. Предположение совершенно абсурдное. Единственным аргументом в пользу этого были действия американской эскадры, блокировавшей Сантьяго, во время испано-американской войны. Там американцы поступили предельно просто — выстроили свои корабли по окружности диаметром около 10 миль и стояли на месте, подрабатывая машинами. Но даже при этом они до судорог боялись атаки испанских миноносцев, хотя тех было всего две штуки. Тесная же блокада порта, в котором базируются 50 эсминцев и 20 подводных лодок, лично мне представляется форменным безумием, однако немцы совершенно серьезно строили свои планы, исходя из этого предположения.

Вторая ошибка была не столь явная, но не менее тяжелая. Немцы совершенно неправильно истолковали суть знаменитой доктрины «*fleet in being*». Флот не может оказывать влияние одним только фактом

своего существования. Он оказывает действие на ход событий лишь в том случае, когда представляет собой какую-то угрозу. Если же флот не способен ни к каким действиям, он угрозы **не представляет** и заниматься нейтрализацией миражей совершенно не обязательно. Кстати, именно практика британского флота это постоянно доказывала. В период Наполеоновских войн англичане ограничивались пассивной блокадой французских портов и переходили к активным действиям только в случае попыток французских кораблей выйти на просторы океана. При этом их блокада совсем не напоминала действия американцев у Сантьяго. За портами наблюдали фрегаты, а линейные эскадры крейсировали в открытом море на некотором удалении. То же самое происходило и в начале XX века во время русско-японской войны. Японцы отнюдь не пытались ворваться на внутренний рейд Порт-Артура, чтобы уничтожить русскую эскадру. Они ограничили блокадой, которую тоже ведь нельзя назвать ближней в полном смысле этого слова. На внешнем рейде маячили только легкие крейсера и миноносцы, наблюдавшие за портом, но никак его не блокировавшие.

С моей точки зрения, англичане чуточку лукавили, формулируя принцип «*fleet in being*», опустив вторую часть этой формулы, которая должна гласить: «Если он обладает господством на море». При этом ему действительно незачем предпринимать какие-то действия, ведь существующее положение его вполне устраивает, и вооруженные силы этой страны (уже не только один флот) могут решать свои задачи совершенно свободно. То есть у англичан не было никаких оснований пытаться штурмовать укрепления Гельголанда, «*situation in being*» их полностью устраивала, а от добра, как говорится, добра не ищут. Зачем рисковать серьезными потерями, если даже в случае полного успеха операции положение **совершенно не изменится**? Это немцам, оказавшимся в тисках британской блокады, требовалось как-то изменить положение, они обязаны были действовать активно, но ведь не действовали, а пассивно отстаивались в портах, напрасно ожидая атаки англичан. Впрочем, как я уже указывал, знаменитый флот Открытого <Северного> моря был просто не способен бросить вызов Гранд Флиту, и морское сражение где-то в районе Оркнейских островов не могло состояться в принципе.

Однако если кто-то начинает делать ошибки, остановиться он уже не может. 11 декабря 1899 года в рейхстаг вносится новая программа развития германского



Бернгард фон Бюлов. Фото 1908 г.

флота, которая предусматривает удвоение его численности. При этом министр иностранных дел фон Бюлов заявляет, что делается это исключительно для целей обороны. Это утверждение уже само по себе звучит сомнительно. А буквально через несколько дней в печати появляется меморандум, приложенный к программе, который все расставил на свои места и в очередной раз убедил мир в лживости немецкого правительства. Была обнародована известная «теория риска» адмирала фон Тирпица. Если изложить ее кратко, то получится следующее: германскую морскую торговлю можно защитить, лишь построив линейный флот, настолько крупный, что даже «самая сильная морская держава» не рискнет сразиться с ним из опасения тяжелых потерь, которые приведут к утрате преимуществ над коалицией иных морских держав. Для этого Германии не обязательно иметь флот, равный флоту «самой сильной морской державы», потому что она все равно не сможет сосредоточить все свои силы против Германии. В резуль-

тате «самая сильная морская держава» не посмеет пойти на конфронтацию с Германией и предпочтет сделать какие-то уступки в колониальном вопросе. Формально в этом меморандуме Великобритания не упоминалась, но догадаться, какая именно страна скрывается под термином «крупнейшая морская держава», чей флот рассеян буквально по всему миру, не составляло труда. При этом, как стало известно позднее, на встрече с Вильгельмом II в Роминтене в январе 1900 года фон Тирпиц без обиняков назвал главным противником нового германского флота Великобританию.

С моей точки зрения «теория риска» была одной из самых крупных ошибок адмирала. Прежде всего, он исходил из предположения, что Англия всегда будет находиться в состоянии жесткой конфронтации с франко-русским альянсом, что не позволит ей ослабить свой Средиземноморский флот, защищающий важнейший морской путь, ведущий на Восток. Трудно осуждать фон Тирпица за такую недалекость, тем более что она вполне объяснима. Адмирал исходил из предположения, что во Франции и России военные играют такую же роль, как и в Германии, где Генеральный штаб, чем дальше, тем все больше походил на теневое правительство. А про безответственные высказывания французских и русских адмиралов я уже говорил. К несчастью для Германии, эти высказывания так и остались пустыми фразами, потому что политики следовали более взвешенным и трезвым курсом. И при небольшом желании первые признаки потепления отношений между Францией и Великобританией можно было заметить уже в том же 1900 году. Позднее они стали более явными, но если человек не желает что-то замечать, он и не замечает. Рухнул основной постулат «теории риска» — Великобритания сумела сосредоточить весь свой флот в европейских водах, однако фон Тирпиц не обращал на это внимания.

Вторым слабым пунктом этой теории была ее ориентация на конечное **поражение** германского флота. Честно говоря, мне не приводилось видеть другую такую теорию. Даже в самых безнадежных ситуациях военные предпочитают говорить об «упорном сопротивлении», неких «шансах на успех». Здесь же прямо заявлялось, что конечным результатом войны станет разгром немецкого флота. На подобной основе строить какие-то позитивные планы невозможно, в головы офицеров и адмиралов сразу закладывалась мысль об ущербности флота и обреченности в предстоящей борьбе. Ни к чему хорошему это привести

не может и, скорее всего, нерешительные и невнятные действия немецких адмиралов в годы войны во многом объяснялись именно этим глубоко укоренившимися пораженческими настроениями.

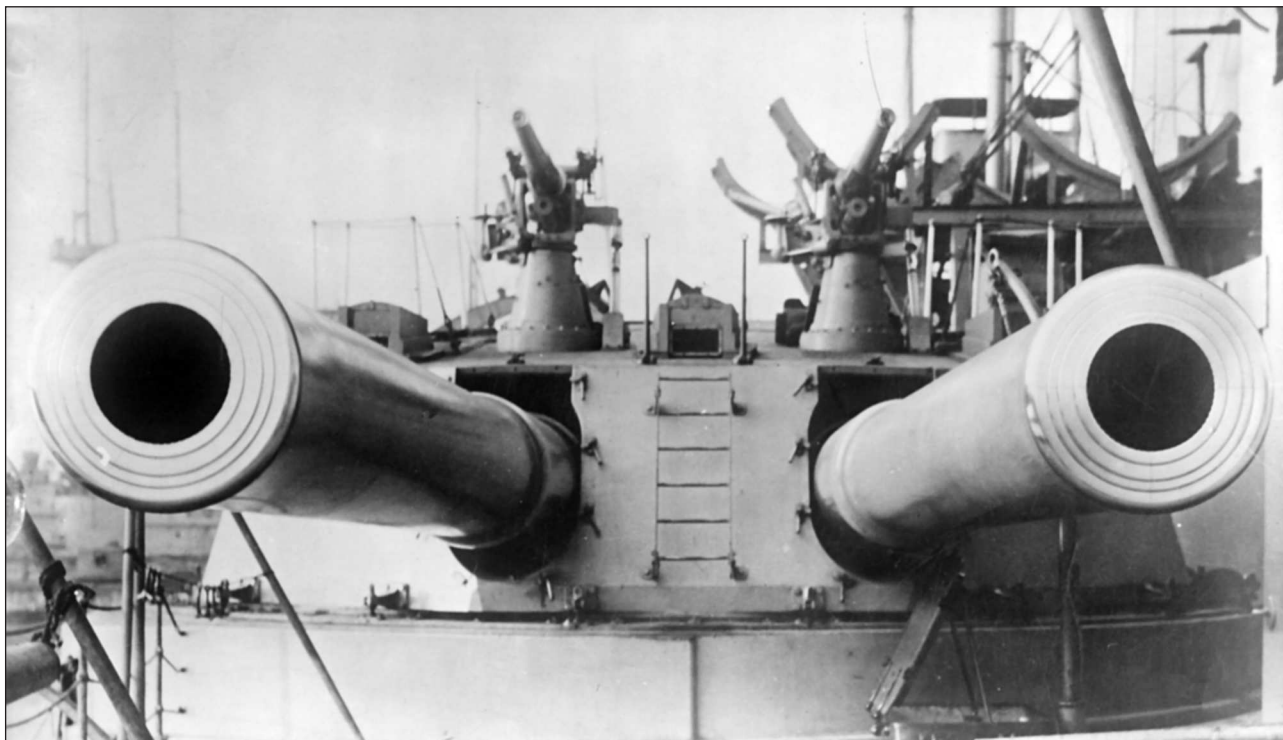
Все эти ошибки были усугублены еще одним промахом, который допустило германское морское командование. План Великобритании в предстоящей войне был простым, но действенным. Зажать Германию в тиски морской блокады и дожидаться, пока она задохнется. Блокада осуществляется силами многочисленных крейсеров и вспомогательных крейсеров, линейный флот с позиции силы отбивает любые попытки противника прорвать кольцо этой блокады. Если проводить аналогию с шахматной партией, то можно сказать, что англичане предпочли технический выигрыш матовой атаке с жертвами и непонятными перспективами. Если имеешь лишние лады, слона и три пешки — зачем куда-то спешить. Все образуется само собой, проведем еще пару ферзей и противник сдастся. Даже случайный зевок пары пешек (Коронель) совершенно ничего не меняет в оценке позиции и исходе партии. Стоит ли рисковать, затевая сложную комбинацию, в которой и просчитаться можно?

Что противопоставили этому немцы? Ответ оказывается совершенно неожиданным: ничего! После того как выяснилось, что англичане не собираются штурмовать устья Эльбы и Везера, немцы оказались у разбитого корыта. Как противодействовать избранному англичанами стратегическому плану ведения войны они не знали. Приказ, переданный командующему флотом Открытого моря, больше напоминал благое пожелание, чем руководство к действию. «Цель операции должна заключаться в нанесении английскому флоту потерь путем наступательных действий против морских сил, несущих сторожевую службу и блокирующих германскую бухту, а также путем доведения до английских берегов постановок минных заграждений и, если возможно, активных действий подводных лодок». Лишь после уравнивания сил предполагалось постараться дать генеральное сражение. Внешне разумный, этот план содержал слишком большое количество «если», причем, как оказалось впоследствии, ни одно из этих «если» не было реализовано. Да и в принципе, «нанесение поражения части британского флота» — это задача оперативная, а не стратегическая. Конечно, положение германского флота изначально было исключительно тяжелым, но отсутствие четко сформулированных стратегических задач еще более усугубило

ситуацию. Причем ответ так и не был найден до самого окончания военных действий. Даже развертывание неограниченной подводной войны не облегчило положение Германии. Англия столкнулась с серьезными проблемами, но проблемы немцев оказались просто неразрешимыми.

Если же просуммировать кратко все сказанное выше, то напрашиваются следующие выводы. Строительство германского флота изначально велось по совершенно неправильному пути. Были допущены грубейшие ошибки в оценке политической и военной ситуации. Совершенно неверной оказалась исходная стратегическая доктрина, и как следствие этого были выбраны неправильные приоритеты при проектировании и строительстве кораблей. Исходя из всего этого, можно сделать вывод, что Германия в принципе не могла выиграть морскую войну, более того, она не могла выиграть и крупное сражение. Немцам оставалось уповать только на успех в незначительных стычках, что, собственно, и произошло.

Попытка догнать Британию в гонке морских вооружений была безнадежна изначально, хотя в определенные отрезки времени начинало казаться, что цель близка. Некоторые историки считают, что лучше было потратить выброшенные в море деньги и материалы на формирование и вооружение нескольких армейских корпусов. Недаром говорят, что для успеха плана Шлиффена немцам не хватило трех тысяч автомобилей для армии фон Клука. А ведь Тирпиц ясно видел, что после реформ адмирала Фишера в 1904–05 годах именно германский флот становится главным противником британского. Заметьте, это произошло еще до начала «дредноутской гонки»! немцы имели время одуматься и скорректировать свои планы. Однако они обрадовались возможности одним махом свести к нулю превосходство англичан, начав строительство нового класса кораблей. Однако справедливо было сказано, что не «Дредноут» сделал устаревшим флот броненосцев. Что это не так, ясно доказал Черноморский русский флот, фактически парализовавший действия «Гебена». Лишь флот дредноутов мог отправить на слом флот броненосцев, но Тирпиц и Вильгельм II этого не поняли. А «дредноутскую гонку» выиграли англичане, которые не тратили деньги на армию. В соответствии с рецептом Черчилля, они пообещали закладывать по два кия на каждый немецкий, и сделали это. Вдобавок наложились субъективные факторы — переход на жидкое топливо, что Германия



**305-мм орудия
главного калибра
британского лин-
кора «Дредноут»**

себе позволить не могла, и стабильно более крупный калибр английских орудий, которые еще больше увеличивали превосходство англичан.

Поэтому, куда уж от этого деться, нам придется коснуться состояния корабельной артиллерии обоих противников. Английская артиллерия страдала несколькими принципиальными недостатками. Прежде всего, приходится отметить опасный способ хранения пороховых зарядов, на который англичане пошли, чтобы повысить скорострельность тяжелых орудий. Каждый выстрел производился с помощью четырех шелковых картузов с порохом. С обоих концов картуза, совершенно открыто, были установлены два запала, что упрощало заряжание. Еще больше ухудшало состояние дел нестабильность британских порохов, являвшаяся следствием низкой культуры производства на британских заводах. Достаточно вспомнить внушительный список британских кораблей, погибших в результате взрыва погребов: линкор «Вэнгард», броненосец «Бульварк», броненосный крейсер «Наталь» и так далее...

Последним шагом в пропасть стало стремление держать картузы буквально повсюду: в башне, в рабочем отделении под башней, в перегрузочном отделении рядом с погребом. Все это делалось с единствен-

ной целью — как можно быстрее доставить заряды к орудию. Дело в том, что английская доктрина предусматривала максимально высокую скорость стрельбы на начальном этапе боя, пусть даже в ущерб меткости. Поэтому никто и не думал закрывать двери в погреб. Более того, отчеты о бое у Фолклендских островов сообщают, что на «Инвинзибле» эти двери в погребе башни «Р» вообще были сняты. Позднее выяснилось, что «Лайон» в Ютландской битве спасло форенное чудо. Старший артиллерийский содержатель мистер Александр Грант¹, несмотря на возражения командира башни, заставлял расчет постоянно держать двери погреба закрытыми. Впрочем, эти двери были не слишком надежными и не могли сдержать пламя, если вспыхивали сразу несколько картузов. Но Грант же приучил расчет не держать в перегрузочном отделении более одного картуза и доставать картузы из кокоров только в случае необходимости. Получается, что флагманский корабль адмирала Битти спас уоррент-офицер Грант, однако Крест

¹ Chief Gunner. Не путать со старшим артиллерийским офицером — Gunnery Officer! На «Лайоне» эту должность занимал капитан-лейтенант Лонгхерст. Артиллерийский содержатель отвечал за состояние материальной части (орудий и боеприпасов).

Виктории получил командир башни майор морской пехоты Харви. В своих воспоминаниях Грант рассказывает, что наводить порядок ему пришлось вопреки желанию и через голову старшего артиллериста. Например, выяснилось, что на «Лайоне» чуть ли не половина картузов с порохом уже превысили сроки хранения, причем эти картузы принадлежали 34 различным заводским партиям, что прямо запрещалось инструкциями. Гранту пришлось выйти на штаб флота, чтобы навести порядок в своем хозяйстве. На других кораблях, судя по всему, это сделано не было.

Следующим пунктом списка идут дефектные снаряды. Британские бронебойные снаряды снаряжались лиддитом. Эта нестабильная взрывчатка имела тенденцию детонировать в момент удара о броню. Взрыватели имели тенденцию немедленно срабатывать при попадании в борт под большими углами, что характерно для дальних дистанций. В результате, взрыв происходил **снаружи**. Это объясняется тем, что перед войной все испытания проводились при попадании под углами, близкими к прямому. История началась в октябре 1910 года, когда начальник Отдела вооружений Адмиралтейства, подчинявшийся Третьему Морскому Лорду адмиралу Джеллико (тому самому!) предложил конструкцию бронебойного снаряда, способного пробить броню при попадании в нее под большим углом, однако она была отвергнута. Совет Адмиралтейства, по непонятным причинам, утверждал, что снаряд, нормально срабатывающий при попадании под прямым углом, срабатывает в любом другом случае.

Кстати, здесь необходимо отметить, что британские корабли использовали два типа 343-мм снарядов — легкие (1250 фунтов) и тяжелые (1400 фунтов), далее они так и обозначаются: 343-мм Л и 343-мм Т. Первые находились в погребах линейных крейсеров типа «Лайон» и линкоров типа «Орион»; вторые — на линейных крейсерах «Куин Мэри» и «Тайгер», линкорах типов «Кинг Джордж V» и «Айрон Дьюк». Английские 381-мм снаряды весили 1920 фунтов, 356-мм единственного линкора «Канада» — 1586 фунтов, 305-мм снаряды — 850 фунтов.

Немецкие снаряды калибра 305-мм весили 893 фунта, 280-мм на дредноутах — 666 фунтов, а на броненосца — 529 фунтов.

Отметим, что германский флот использовал снаряды с тротилом и очень эффективными взрывателями с замедлением, которые обеспечивали взрыв снаряда внутри корабля.



Перегрузка 305-мм снарядов в башне линейного крейсера «Аустралия»

Хуже того, британский флот использовал совершенно неадекватную систему испытаний снарядов, на которой я хочу остановиться чуть подробнее. Снаряды выпускались партиями по 400 штук, которые делились на подпартии по 100 штук. Когда партия предъявлялась изготовителем для испытаний, из первой подпартии случайным образом отбирались два снаряда. Один из них выпускали в броневую плиту оговоренной толщины так, чтобы снаряд попал в нее с заданной скоростью под заданным углом. Если первый же снаряд пробивал плиту, вся партия (399 штук) считалась годной. В случае неудачи выпускался второй снаряд. Если он пробивал плиту, вся партия (теперь 398 штук) считалась годной. Если и второй снаряд не срабатывал, вся подпартия направлялась на повторные испытания, но при этом **изготовителю** предоставлялось право выбора: снять всю партию, или направить три остальные подпартии (300 штук) на испытания обычным порядком. Нетрудно догадаться, каков был выбор. Простейший расчет показывает, что даже если в партии будет 50% дефектных снарядов, существует слишком большая вероятность (25%), что первые два снаряда окажутся исправными. Вообще выборка 2 изделий из 400, мягко говоря, не репрезентативна и не может считаться основой для каких-либо выводов. Однако, судя по всему, в британском Адмиралтействе теорию вероятностей не знали даже понаслышке. И такая система сохранялась до 1944 года! Положение усугубляли английские «Боевые инструкции», которые требовали вести пристрелку «коммонами» и переходить на бронебойные снаряды только после накрытия цели. В результате часть первых попаданий пропадала впустую.

Однако ведь надо же еще и попасть. Теперь мы плавно переходим к вопросу о системах управления огнем. Ядром системы управления огнем в то время являлся аналоговый вычислитель, подключенный к системе приема и передачи дан-

ных. Идею такого вычислителя предложил перед войной гражданский изобретатель Артур Г. Поллен, однако она была украдена капитаном 1 ранга Фредериком Дрейером, близким другом адмиралов Фишера и Джеллико. (В скобках отметим, что после Первой Мировой войны это стало предметом судебных разбирательств, и приоритет Поллена, хотя и с оговорками, но был признан.) Принцип работы этих вычислителей заключался в том, что наблюдатели передавали в центр управления огнем информацию о дистанции и курсе противника, потом в вычислитель вводились сведения о курсе и скорости собственного корабля, и он выдавал значения угла возвышения орудий и угла упреждения, необходимые для накрытия цели.

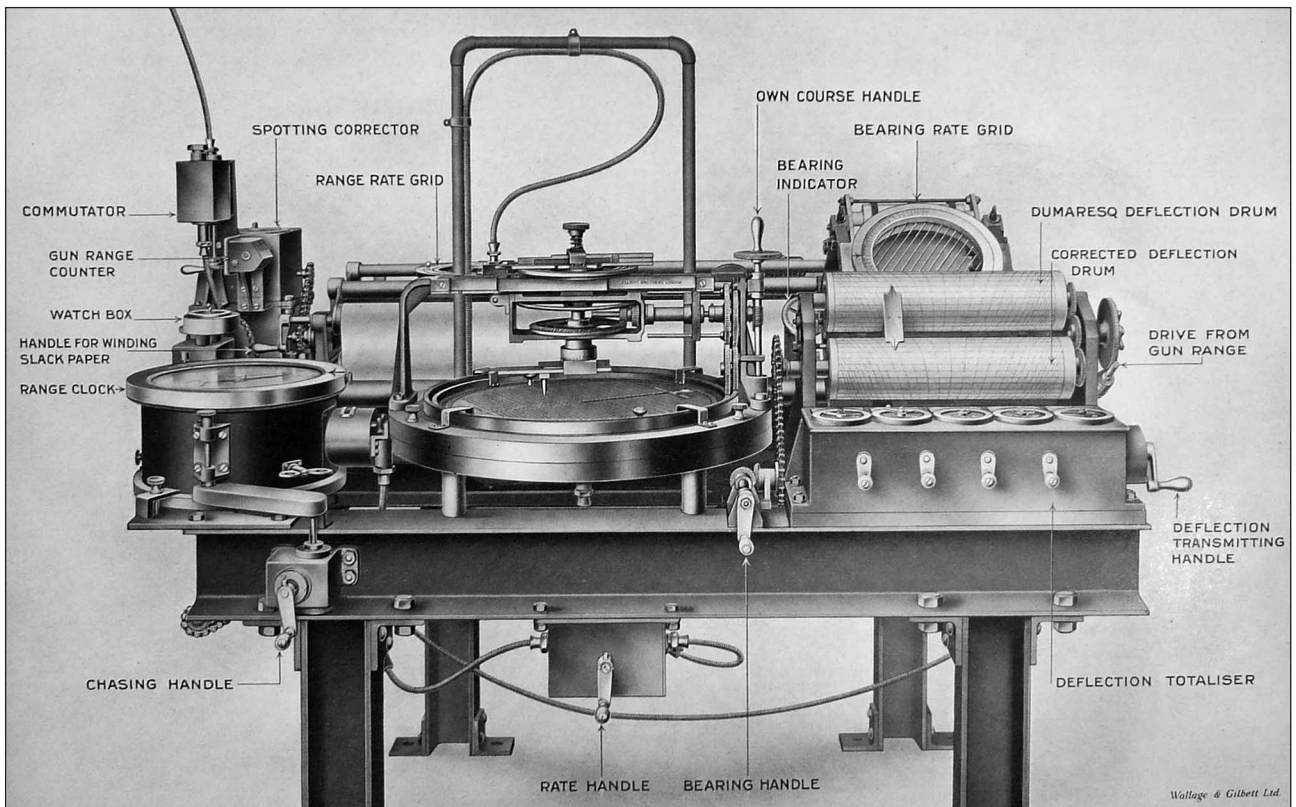
Дрейер предложил устройство, названное «столиком Дрейера», которое и было установлено на большинстве кораблей Гранд Флита, хотя и имел один принципиальный недостаток. Дистанции и пеленги вычислялись отдельно с помощью калькулятора Дюмареска, чтобы более простым образом получить значения ВИР и ВИП, хотя это замедляло вычисления. В приборе Поллена эти значения вычислялись одновременно, выдавая «истинный курс» цели. К тому же значения ди-

станции вводились в столик Дрейера вручную.

Еще больше ухудшали положение различные недоработки системы управления огнем. Вычислитель передавал данные в башни на боевые циферблаты фирмы «Виккерс», которые были рассчитаны лишь на некоторый заранее определенный набор фиксированных скоростей цели. В результате модель столика Дрейера Mk I не могла работать при больших значениях ВИР и ВИП. А ведь именно она была установлена на всех британских линкорах и линейных крейсерах с 305-мм орудиями и даже на супер-дредноуте «Мальборо».

Модель Mk II заметно отличалась от первого варианта, так как в ней использовались изобретенные Полленом (опять им!) боевые циферблаты «Арго» Mk IV. Это был аналоговый механический вычислитель, который с помощью механического привода автоматически выдавал значения будущих координат цели. Эта система могла справиться даже с относительно большими значениями ВИР и ВИП. Однако Дрейер использовал все свое влияние, чтобы помешать использованию этого устройства, и британский флот получил лишь 6 экземпляров «Арго». Вместо них Дрейер постарался навязать полуворованный прибор,

Столик Дрейера

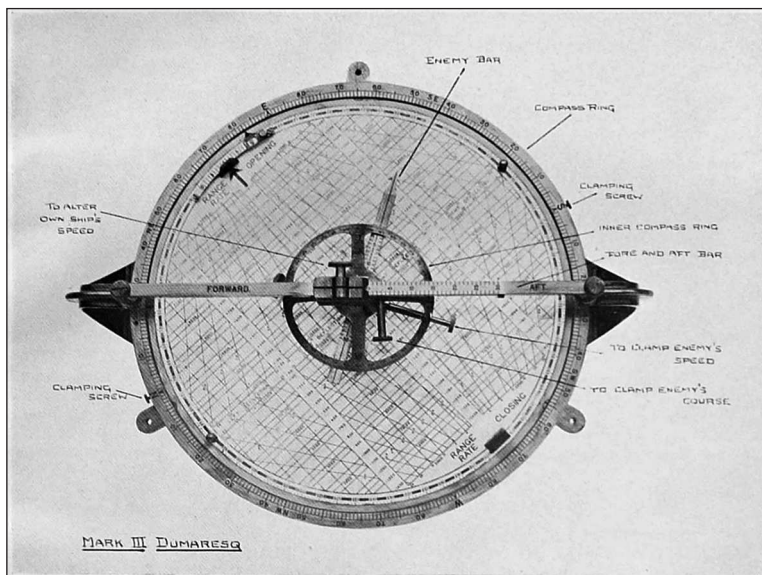


доработанный им вместе с инженером Кейтом Эльфинстоуном. Эта сладкая парочка совершенно бесстыдно использовала в своей конструкции узлы «Арго» и запустила в производство модель циферблата «Дрейер–Эльфинстоун», значительно уступавший оригиналу. Единственное, что можно поставить в определенную заслугу Дрейеру — создание моделей Mk IV и Mk V с электрическим приводом. Но в целом эти системы безусловно уступали варианту Поллена «Арго» Mk II. Однако лишь один корабль — дредноут «Орион» — имел СУАО системы «Арго».

Британская система управления огнем была более совершенной в том плане, что все орудия наводились с одного главного прицела, расположенного в КДП на фокмачте. Старший артиллерист с его помощью следил за целью, вносил необходимые поправки и лично производил залп.

Измерения дистанций велись с помощью горизонтально-базовых дальномеров Барра и Струда. Большинство британских линкоров были оснащены 9-футовыми дальномерами FQ-2, хотя «Орион» и линкоры типа «Куин Элизабет» получили значительно более точный 15-футовый дальномер FQ-24. Следует отметить, что FQ-2 давал приемлемую точность на расстояниях до 12 500 ярдов, тогда как Ютландское сражение проходило на дистанциях до 20 000 ярдов, с которой справлялись только большие дальномеры. Дальномеры устанавливались на боевых марсах, и серьезные проблемы создавала вибрация на больших ходах. Старший артиллерист «Инвинзибла» капитан 2 ранга Даннрейтер вспоминал, что во время Фолклендского боя дальномер буквально подпрыгивал и «бренчал, как кастрюля», а потому пришлось отказаться от его использования. В целом же следует сказать, что не британские дальномеры повинны в плохой стрельбе, а то, что приборы Дрейера принципиально не могли работать при больших значениях ВИР и ВИП.

Здесь следует сделать небольшое уточнение. Горизонтальный и вертикальный наводчики в башнях английских линкоров вообще перестали следить за целью, их задачей стало совмещение стрелок на циферблатах, которые указывали угол возвышения орудий и угол поворота башни. Цель видел третий наводчик, задачей которого было внесение поправок по указаниям старшего артиллериста. При этом обычно стрельба велась залпами всем бортом. Управляющий огнем (обычно опытный уоррент-офицер), дожидаясь, пока загорятся все лампочки, сигнализирующие о готов-



ности орудий, и лишь тогда давал залп. Поэтому англичане стреляли немного реже немцев, у которых башни стреляли по готовности.

Калькулятор Дюмареска

Зато немцы готовились к бою именно в таких условиях. Необходимо сказать, что 3-метровые стереоскопические дальномеры Цейсса были ничуть не более точны, чем FQ-2. Они позволяли быстрее замерить дистанцию в условиях плохой видимости, что, конечно же, являлось серьезным преимуществом. Но для работы на них требовались специально подготовленные высококвалифицированные операторы со специфическими характеристиками зрения — абсолютно одинаковое зрение обоими глазами. Поэтому укомплектовать такими дальномерщиками **все** корабли флота было невозможно. Смешная деталь: перед выходом в море дальномерщикам запрещались вино и бабы, это могло повлиять на точность измерений. Однако нервное напряжение в бою и усталость приводили к тому, что точность измерения дистанций у немцев быстро падала. К тому же эти дальномеры имели слишком хрупкую конструкцию, от перепадов температуры и вибрации они расстраивались и требовали постоянной юстировки.

Немцы имели свой собственный вариант калькулятора Дюмареска — *Entfernungs Unterscheids Peilschreiber*. Он выдавал значения упреждения и угла возвышения. Немецкая СУАО имела одно явное преимущество перед британской. Показания дальномеров (например, на «Дерфлингере» их было 7 штук) механическим путем усреднялись в носовом ПУАО, и уже сред-

**Джон Рэшуорт Джеллико (1859–1935), адмирал флота (1919),
виконт Джеллико оф Скапа (1918), граф Джеллико
и виконт Скапа оф Саутгемптон (1925)**



Начал службу в Королевском флоте в 1872 году. В 1893 году находился на броненосце «Виктория» вместе с адмиралом Трайном, когда броненосец был протаранен «Кампердауном» и затонул. В 1897 году стал капитаном 1 ранга, а в 1900 году в качестве командира броненосца «Сентюрион» участвовал в подавлении Боксерского восстания в Китае. По протекции адмирала Фишера стал начальником Отдела морских вооружений в Адмиралтействе. Считался крупным специалистом по артиллерии. В 1907 году получил звание контр-адмирала.

После начала Первой мировой войны по настоянию Черчилля в августе 1914 года получил звание полного адмирала и был назначен командующим Гранд Флитом. Черчилль хотел видеть его «адмиралиссимусом», который принесет новые лавры британскому флоту. Командовал Град Флитом в Ютландском сражении, проявив больше осторожности, чем желания победить. Но его сдерживало то, что он «был единственным человеком, который мог проиграть мировую войну за полдня». Стал Первым Морским Лордом в ноябре 1916 года, но выбрал ошибочную стратегию борьбы с немецкими подводными лодками и был смещен. В начале 1920-х годов генерал-губернатор Новой Зеландии.

Автор одной из использованных здесь книг Николас Джеллико — внук адмирала и наследник всех титулов.

нее значение передавалось вниз к вычислителю. Оттуда значения угла возвышения с помощью специального телеграфа передавались наводчикам, которые контролировали свои орудия. Старший артиллерист следил за целью с помощью своего перископа, в котором имелся специальный указатель, сообщающий, что все башни наведены на цель. И если у англичан за компенсацией качки корабля следил только главный артиллерист, то у немцев этим занимался каждый наводчик индивидуально. В результате и старшему артиллеристу, располагавшемуся в бронированной башенке над боевой рубкой, и наводчикам сильно мешали дым и брызги. Марсы немецких кораблей использовались **только**

для наблюдения. Недостатки своей СУАО немцы компенсировали долгими изнурительными тренировками. Однако наводчики, как и дальномерщики, могли удовлетворительно работать только в начале боя, со временем меткость стрельбы заметно падала, что и доказала Ютландская битва.

Во многом результаты сражения были определены действиями адмиралов. И вот здесь британские командиры оказались совершенно не на высоте положения. Если техника и вооружение флотов претерпели радикальные изменения в начале XX века, то люди остались прежними. Довольно быстро выяснилось, что командование практически всех флотов не соответству-

ет происшедшим изменениям. Воззрения и поведение адмиралов остались на вчерашнем, если не позавчерашнем уровне. Американский историк Артур Мардер, страдающий англофилией в особо острой форме, попытался рассмотреть качества командного состава Королевского Флота. Однако его анализ привел к совершенно неутешительным выводам. В свое время успехи Нельсона считали следствием его личных качеств, «каре тузов», обладание которым делало флотоводца гением. Первый туз — лидерские качества, способность завоевать преданность людей и повести их за собой даже на смерть. Вторым тузом — нестандартное гибкое мышление, искра гения. Третий туз — способность и готовность выслушать подчиненных, учесть их мнение. Четвертый туз — агрессивный наступательный характер. Но как-то неожиданно выяснилось, что времена Нельсона давно миновали, и британские адмиралы растеряли почти все эти качества. Трудно поверить, но ведь действительно, после Трафальгара (1805 год) британский флот больше столетия не вел ни одной крупной войны. Никто не осмеливался бросить ему вызов. Во время англо-американского конфликта 1812 года все свелось к охоте за американскими рейдерами. Колониальные экспедиции вообще можно не принимать в расчет. Сто с лишним лет покоя не могли не сказаться. Офицеры Королевского Флота превратились в истинных джентльменов, ничуть не напоминающих отчаянных адмиралов-пиратов королевы Елизаветы. Адмирал флота сэр Реджинальд Йорк Тэрвитт, один из лучших британских адмиралов, прославившийся в годы войны как командующий Гарвичскими силами, так писал о них: «Артиллерийские учения они считали неизбежным злом. Все их внимание поглощали игра в поло и скачки».

Разумеется, прежде всего следует сказать и о двух главных фигурах Королевского Флота в годы войны. Главнокомандующий Гранд Флита адмирал сэр Джон Рэшуорт Джеллико внешне был не слишком примечателен. Невысокий (всего 5 футов 6 дюймов), с добрыми глазами и приветливой улыбкой, он словно излучал доброту. Все характеризовали его как исключительно способного и умного офицера. Особо подчеркивалось его внимание к подчиненным. Джеллико, вне всякого сомнения, обладал первыми тремя тузами, хотя иногда эти положительные качества оборачивались своей противоположностью. Например, Джеллико не находил в себе силы расстаться с прощрафившимися подчиненными. Именно поэтому абсолютно

бездарные Бейли и Уоррендер занимали важнейшие посты до конца войны. Джеллико отличался большой личной храбростью. Не следует принимать проявленную им чрезмерную осторожность за трусость! Он продемонстрировал это в 1882 году во время обстрела Александрии и позднее во время Боксерского восстания в Китае. Дважды Джеллико находился на волосок от смерти. В 1893 году он находился на борту броненосца «Виктория», который был протаранен броненосцем «Кампердаун». Но Джеллико успел спрыгнуть в воду, прежде чем «Виктория» перевернулся и затонул. В Китае он получил тяжелое ранение. К сожалению, на Джеллико рухнула ноша, которая оказалась ему не по силам. Фишер видел в нем Нельсона, который «станет адмиралиссимусом, когда грянет Армагеддон». Но Джеллико не хватало четвертого туза, что и стало причиной многих бед Гранд Флита. Как было правильно отмечено, в ходе боя Джеллико старался **не проиграть** его и вовсе не стремился **выиграть**. Он пытался исключить всяческий риск, не понимая, что это невозможно в принципе. Если желаешь победить, чем-то обязательно придется рискнуть. Однако адмирал писал: «Я постоянно держал в уме необходимость **ничего не оставлять на долю случая в генеральном сражении, потому что наш флот был единственным фактором, жизненно необходимым для существования империи**, и, следовательно, для успеха союзников». Чтобы не возникло никаких сомнений в его словах, Джеллико специально выделил большую часть фразы. Ну а понятие «скалькулированный риск» было Джеллико принципиально чуждо. В этом он принципиально расходился с кумиром всей Англии Нельсоном, который говорил: «Что-то следует оставлять случаю. В морском сражении нельзя ничего гарантировать до конца». Отсюда можно сделать вывод, что и со вторым тузом у Джеллико было не все благополучно. Способности, конечно же, имелись, а вот искра гения?..

Флотом линейных крейсеров командовал вице-адмирал сэр Дэвид Битти. Он был на 12 лет моложе Джеллико и происходил из богатой аристократической семьи. Порывистый, волевой офицер в то же время отличался своенравным характером. Он мог отказаться от назначения и подать в отставку, если считал, что предложенный пост «не достоин его». Лишь искренняя дружба Черчилля спасала Битти от крупных неприятностей. В 29 лет он становится самым молодым капитаном 1 ранга в Королевском флоте, а в 39 лет — самым молодым контр-адмиралом. Лихо заломленная



**Вице-адмирал
Доветон Стэрди**

фуражка и необычная форменная тужурка с 6 пуговицами вместо положенных 8 стали предметами обожания и подражания молодых лейтенантов. Битти вроде бы обладал всеми 4 тузами, однако его линейные крейсера в ходе нескольких операций продемонстрировали совершенно отвратительную боевую подготовку. А за это несет прямую ответственность именно командующий, да и с умением правильно оценивать обстановку у Битти дела обстояли не блестяще. Все-таки в нем было слишком много от политического назначенца. Так что новый Нельсон из Битти не получился, чтобы ни пытались потом писать историки.

Эскадрами линкоров в составе Гранд Флита командовали вице-адмиралы Льюис Бейли (тот самый, который во многом определил судьбу «Варяга» в Чемульпо в 1904 году) и Джордж Уоррендер, кото-

рых Мардер деликатно характеризует, как не страдающих от избытка воображения. В переводе на русский это означает, что адмиралы оказались попросту дураками. Вице-адмирал Сесил Берни, командовавший Флотом Канала, а потом ставший заместителем командующего Гранд Флитом, оказался посредственностью во всех отношениях. Вице-адмирал Доветон Стэрди в августе 1914 года стал начальником Морского Генерального штаба, однако он оказался упрямым самодуром с воспаленным самомнением. Стэрди всегда считал, что прав он и только он, подчиненным нельзя ничего доверять и поручать. Фишер его люто ненавидел и постарался избавить Адмиралтейство от «проклятого болвана». Но Стэрди и «на плаву» сумел проявить свои худшие качества — можно вспомнить хотя бы его бездарнейшее командование в Фолклендском сражении. Такими же качествами отличался его заместитель контр-адмирал Артур Левесон. Именно они подготовили несколько катастроф в начале войны (хотя бы Коронель), за что и были убраны, разумеется, с повышением. Словом, большинство британских адмиралов знали только одно: «Следовать в кильватерной струе флагмана». Хотя адмирал Фишер говорил, что на войне нужно уметь нарушать приказы, а повиноваться может и болван, его слова остались гласом вопиющего в пустыне. Джеллико имел все основания жаловаться на своих подчиненных, если бы не одно «но». Именно он воспитал этих людей, «похожих на адмиралов».

Но прежде чем перейти к описанию боя, следует сделать еще несколько замечаний. Многие авторы пытаются механически проводить аналогию между громкими сражениями прошлого. Трафальгар, Цусима, Ютландское сражение, Лейте... Генеральное сражение... Но я должен заметить, что Джеллико и Шеер среди всех командующих находились, наверное, в самом сложном положении. Они не имели авиации, если не считать ненадежных германских цеппелинов и нескольких «этажерок» «Энгадайна», поэтому ни о какой воздушной разведке не могло идти речи. Наблюдение вели крейсера, развернутые по всему горизонту впереди линейных флотов. Но и на них нельзя было полагаться. Искровые передатчики и магнитные когереры, не слишком далеко ушедшие со времен Попова и Маркони, были слишком ненадежны. Сигналы приходилось дублировать прожектором или флагами, для чего Джеллико пришлось возродить забытую репетитивность корабля. Он должен был следовать рядом

с линкорами, повторяя все приказы командующего.

Еще больше усложняли задачу командующего резко возросшие размеры флотов. Если в Цусимском сражении Того или Рождественский могли полностью видеть свой флот, то Джеллико мог лишь догадываться, что происходит на другом конце кильватерной колонны. Возросшая дальноточность орудий не позволяла отчетливо видеть и флот противника. Туман и дым вообще ограничивали видимость 8 милями. Поэтому, командующие и в прямом, и в переносном смысле в ходе этого боя блуждали в тумане. Перед ними мелькали лишь отдельные куски общей картины, по которым было просто невозможно представить общую ситуацию. Ни Нельсон, ни Того в такой обстановке не сумели бы уничтожить своих противников.

До появления радара артиллерийский огонь на больших дистанциях был неточным «по определению». Дредноуты добивались на артиллерийских учениях мирного времени (скорость цели — 8 узлов; параллельные курсы; дистанция — 8000 ярдов) результатов, сравнимых с показателями современных линкоров, — 70% попаданий. Но в бою расстояния превышали 12 000 ярдов, корабли развивали более 20 узлов, курс противника был неизвестен, и в результате можно было ожидать не более 5%

попаданий. Поэтому, чтобы добиться решительного результата, требовалась долгая артиллерийская дуэль, как при Фолклендах, если только случайное счастливое попадание в начале боя (как у «Лайона» в «Блюхер» на Доггер-банке) не облегчало задачу. И перед обеими сторонами стояла вполне реальная перспектива расстрелять боезапас, не добившись существенных результатов.

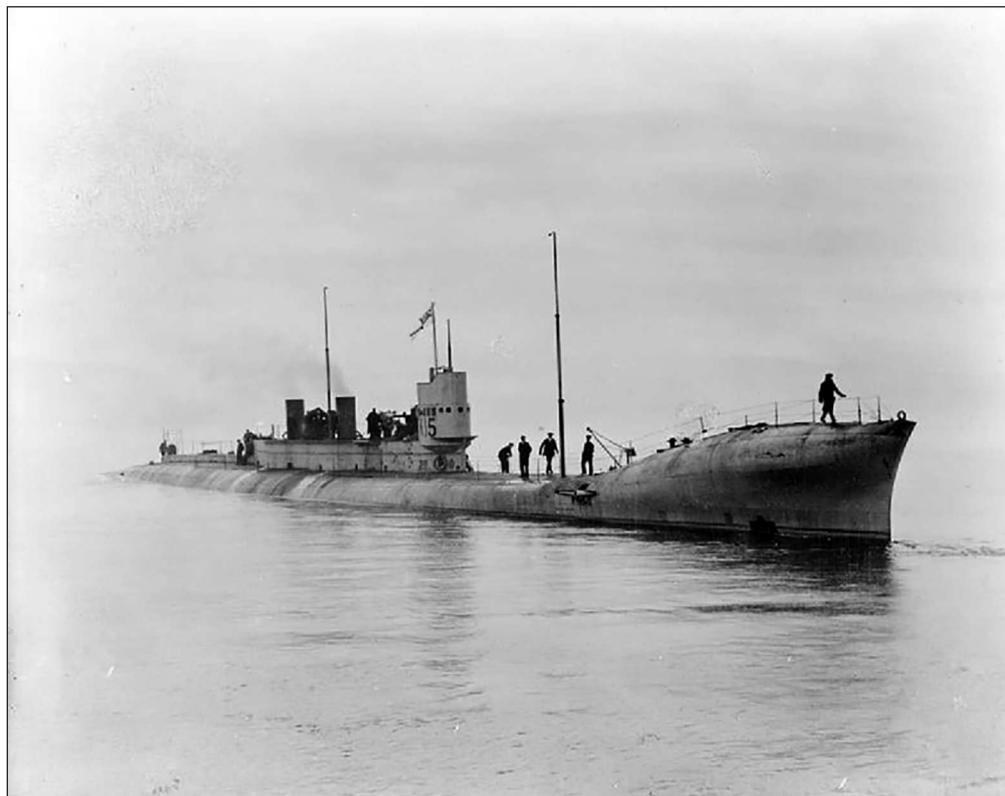
Постараемся проанализировать, как Джеллико намеревался справиться с возникающими проблемами. После битвы неоднократно его упрекали в недостатке агрессивности, но тогда Джеллико следовало снимать сразу после назначения на пост командующего Гранд Флитом, так как еще 18 августа 1914 года были выпущены «Боевые инструкции Гранд Флита», в которых взгляды адмирала были изложены предельно ясно. Время от времени он выпускал дополнения, которые, однако, не меняли основных принципов. Последний вариант «Боевых инструкций» был выпущен в январе 1916 года.

Основные тактические принципы Гранд Флита были просты. Первое: любая наступательная инициатива является второстепенной, на первом месте стоят оборонительные предосторожности. Второе: бой ведется в кильватерной колонне на параллельных курсах на большой дистан-

«Орион» — первый в мире дредноут с 343-мм орудиями



**Британская
эскадренная
подводная лодка
типа «К»**



ции. Третье: командование жестко централизовано.

Конечно же, Джеллико очень хотел покончить с германским флотом одним сокрушительным ударом. Однако имелся ряд соображений, которые вынуждали его проявлять осторожность. Другое дело, что эта осторожность очень быстро перешла в сверх-осторожность. Но при этом некоторые аргументы выглядят, мягко говоря, очень странно. Впрочем, не будем слишком жестко судить адмирала, он был далеко не одинок в своих заблуждениях. Например, Джеллико пространно рассуждал о необходимости беречь линкоры, потому что якобы из-за обострения англо-американских отношений в 1916 году появилась возможность военного столкновения между этими странами. Что же, в первой трети XX века англо-американская война была более чем популярной темой трепотни придурков, искренне считающих себя политиками. Даже знаменитый писатель Герберт Уэллс отдал дань этому поветрию. Но ведь этой войны не могло быть просто потому, что ее не могло быть никогда! И любой, кто не поленился бы хоть немного подумать, без труда пришел бы к подобному выводу. Так нет, захлебываясь слюнями и подвизгивая, «политики» Форин офиса мололи полный

вздор, полагаю, по причине атрофии головного мозга. Что уж говорить о простом главнокомандующем Гранд Флитом, осведомленность которого в политических вопросах соответствовала познаниям двухмесячного ребенка. И все-таки Джеллико **мог** задуматься, но почему-то не счел нужным. В своем меморандуме Адмиралтейству он всерьез разглагольствует о том, что США вот-вот вступят в войну на стороне Германии по причине недовольства британской морской блокадой.

Другой причиной излишне осторожной тактики Джеллико являлся страх перед германскими торпедами, минами и подводными лодками. И здесь его не убеждали крайне неудачные результаты применения британских торпед. Наоборот, из того факта, что английская торпеда является крайне слабым орудием, делался логичный вывод — страшнее немецкой торпеды нет ничего на свете. Конечно, крайне неразумно подставлять свои линкоры под торпеды врага, но выбирать дистанцию артиллерийской дуэли в полтора раза превышающую дальность хода лучших торпед того времени как-то странно. Да еще повторять, что на подобной запретельной дистанции противник добьется 30 % попаданий. В качестве обоснования приводились результа-

ты маневров на... тактическом планшете! Апофеоз преклонения перед бумажными характеристиками оружия.

Ну а про страх перед подводными лодками говорить уже и не приходится. Англичане как в крестное знамение веровали в идею «эскадренной лодки», участвующей в генеральном сражении наряду с линкорами. Безумная идея паровых подводных лодок типа «К» родилась не на пустом месте, она была результатом тщательно взлелеянной фобии. Причем опять-таки собственные неудачи заставляли англичан еще более упрямо верить, что у проклятых гуннов все обстоит исключительно прекрасно. Даже оглушительный провал попытки использовать подводные лодки совместно с флотом во время операции в Гельголандской бухте в 1914 году ни в чем их не убедил. Во время того же Ютландского сражения донесения о замеченных лодках, перископах и торпедах сыпались градом. В общей сложности их было более двух десятков, но я намеренно исключил их из дальнейшего описания, чтобы не затенять общую картину, тем более что реально на ход боя они все-таки не повлияли.

Определить исход боя должна была артиллерия, которую англичане считали решающим оружием. Джеллико, артиллерист по специальности, считал, что линейные крейсера должны навести противника

на линейный флот. После этого линкоры начнут артиллерийскую дуэль в сомкнутом строю. Первоначальная дистанция 15 000 ярдов должна обеспечить безопасность линкоров от вражеских торпед, позднее она будет сокращена до 10 000 ярдов. Аналогично главной задачей эсминцев являлось отражение артиллерией атак вражеских эсминцев. А вот о проценте попаданий я уже говорил.

Гранд Флит должен был сохранять строй единой кильватерной колонны. Настоящим гимном централизации стали те самые «Боевые инструкции», в которых говорилось: «Во всех случаях руководящим принципом будет держать флот дредноутов единым, попытку атаки части вражеской линии дивизиями или эскадрами следует исключить, так как она ведет к изоляции кораблей, выполняющих этот маневр. Поскольку бой будет происходить на параллельных курсах, эскадры должны образовывать единую линию кордебаталии». Осталось вопросом одно: а что, если противник не пожелает вести бой на параллельных курсах. В результате Боевые инструкции Гранд Флита камнями на камнях не оставляли от той гибкой концепции боя, которую сам же Джеллико отстаивал в 1912 году, будучи младшим флагманом Флота Метрополии. Тогда он еще утверждал, что «искусство тактики заключается в сосредоточении превосходящих сил против части флота



*Кормовая
343-мм башня
линейного
крейсера «Тайгер»*

противника». Теперь он сознательно отказался от попытки сосредоточить силы против группы вражеских кораблей и принял глупейший принцип дуэли «корабль против корабля», который отбросил еще Нельсон. И почему-то напрочь был забыт опыт Цусимы, когда японцы старались вести сосредоточенный огонь по головным русским кораблям. Другое дело, насколько хорошо это получалось, но идея была именно такой.

Прямым следствием этого была система жесткой централизации, введенная Джеллико. Развитие средств связи естественно привело к возникновению соблазна контролировать действия **всех** кораблей, хотя на практике связь отказывала неоднократно. Более того, само Адмиралтейство настойчиво пыталось управлять действиями кораблей по всей Атлантике. Так что Джеллико был здесь не одинок. Большинство британских адмиралов разделяли его точку зрения, хотя как раз у них имелся блестящий пример того, к чему приводит слепое ожидание приказа адмирала. В 1893 году флагман Средиземноморского флота броненосец «Виктория» был потоплен таранным ударом броненосца «Кампердаун». На суде над контр-адмиралом Маркхэмом, державшим флаг на «Кампердауне», выяснилось, что командиры кораблей мало того что не посмели совершить маневр уклонения, даже видя опасность столкновения, без адмиральского распоряжения они не решились даже приказать задраить водонепроницаемые двери. Как мрачно отмечалось в лекции, прочитанной позднее в военно-морском штабном колледже: «Централизация была доведена до предела, она считалась правильной, естественной и единственно возможной. Отклонение от автократии интерпретировалось как слабость или леность». В результате все младшие флагманы считали контроль командующего нормальным положением дел. Во время Ютландского сражения англичане дорого за это заплатили.

Словом, перед адмиралом Джеллико стояли очень сложные проблемы, однако он сделал их неразрешимыми. Можно согласиться с американским историком Фростом, который ехидно заметил, что Джеллико проявил исключительное искусство при реализации принципиально порочного плана.

Над германским флотом, созданным сравнительно недавно, не висела традиционная тяжесть важности пушек, и его

офицеры верили, что торпеда может стать решающим оружием. Шеер был специалистом по торпедам и смотрел на бой иначе, чем англичане. Его линейные и легкие крейсера должны были навести **часть** сил Гранд Флита на свои линкоры. При этом они не должны были вступать в бой со всем британским флотом. Германские линкоры могли вести артиллерийский бой только с более слабым противником. Если англичане будут иметь превосходство, германские линкоры должны уходить, прикрываясь дымзавесами. А первой задачей германских эсминцев была атака вражеского линейного флота торпедами. Более того, Шеер не собирался использовать подводные лодки и минные заградители для совместных операций с линейным флотом, хотя Джеллико ждал этого. Германская система управления, хотя и носила на себе отпечаток знаменитой прусской дисциплины, все-таки была более децентрализованна, младшие флагманы и командиры кораблей имели большую свободу решений и действий, чем командиры Королевского Флота.

Коротко говоря, тактика британского и германского флота различались не меньше, чем их стратегия. Если вторая мешала в течение двух лет столкновению Гранд Флита и Флота Открытого моря, то первая лишила Джеллико решительной победы, когда такое столкновение произошло. Британский адмирал сумел своими маневрами поставить противника в такое положение, где тот не мог уклониться от сокрушительных залпов британских дредноутов. Однако ему не хватило времени и главное — решительности. Более того, Джеллико требовались хорошая видимость и обнаружение неприятеля в первой половине дня, что позволило бы вести долгую артиллерийскую дуэль. Плохая погода сыграла на руку Шееру. Он стремился нанести потери части вражеского флота, что можно было сделать в ходе скоротечной перестрелки, и не собирался вести затяжной бой. Если контакт будет установлен вечером, темнота позволит ему избежать боя, что и произошло в действительности.

Все это необходимо помнить, когда будут описаны действия Шеера и Джеллико 31 мая 1916 года. Игра в кошки-мышки завершилась, два исполненных флота встретились. Это сражение должно было дать ответ на множество вопросов и стать «последней битвой», которая решит исход войны.

ПРОЛОГ

24 января 1916 года командование Флотом Открытого моря принял вице-адмирал Рейнхард Шеер, который еще недавно командовал III эскадрой линкоров. Многие разделяют непонятно откуда появившееся убеждение, что Шеер действовал более энергично, чем его предшественники. Вильгельм II призывал к осторожности к сдержанности, но при этом командующим сделал человека, который давно ратовал за более активные действия Флота Открытого моря.

Шеер сразу дал понять, что при нем дела пойдут иначе. Уже в начале февраля Шеер изложил свою стратегическую концепцию, опубликовав документ, озаглавленный «Основные принципы морской войны». Этим самым основным принципов оказалось ровно три. Первым следовал довольно сомнительный постулат: существующее соотношение сил диктует необходимость искать генерального сражения с Гранд Флитом, хотя исход такого сражения выглядел очень сомнительным. Постулат второй: следует оказывать постоянное давление на британский флот, чтобы вынудить его отказаться от своей выжидательной позиции и начать искать встречи с немцами. Это вполне логично следует из

первого принципа. Третий постулат: немцы должны развернуть активную подводную войну против британского судоходства, начать массированные минные постановки, начать охоту за скандинавскими конвоями, активнее использовать корабли флота Открытого моря.

Однако действительность опровергает эти утверждения. За время командования адмирала Ингенюля, снятого после боя у Доггер-банки в январе 1915 года, Флот Открытого моря менее чем за полгода совершил три выхода в море. Адмирал фон Поль командовал флотом весь 1915 год, и за это время немцы выходили в море семь раз. Под командованием Шеера за 1916 год флот предпринял пять крупных операций, но при этом две последние были отменены сразу после выхода в море. Зато третья завершилась Ютландским сражением. А после этого наступила затяжная пауза, продлившая по объективным и субъективным причинам до осени 1918 года. Так что действия Шеера не соответствовали заявленным намерениям.

Одним из первых мероприятий нового командующего стал рейд, проведенный ночью 11/12 февраля 1916 года II, VI и IX флотилиями миноносцев под командо-

Флот Открытого моря в походе

