

58138

Р. ГИББОН и К. КРЕНДЕРГЛАСТ

ГЕРМАНСКАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА 1914 — 1918 гг.



V.A. KARAZIN KHARKIV NATIONAL UNIVERSITY



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА — 1926

1-25

THE

LIBRARY

OF

THE

UNIVERSITY

OF

CHICAGO

ILLINOIS

U.S.A.

1900

1901

1902

1903

1904

1905

1906

1907

1908

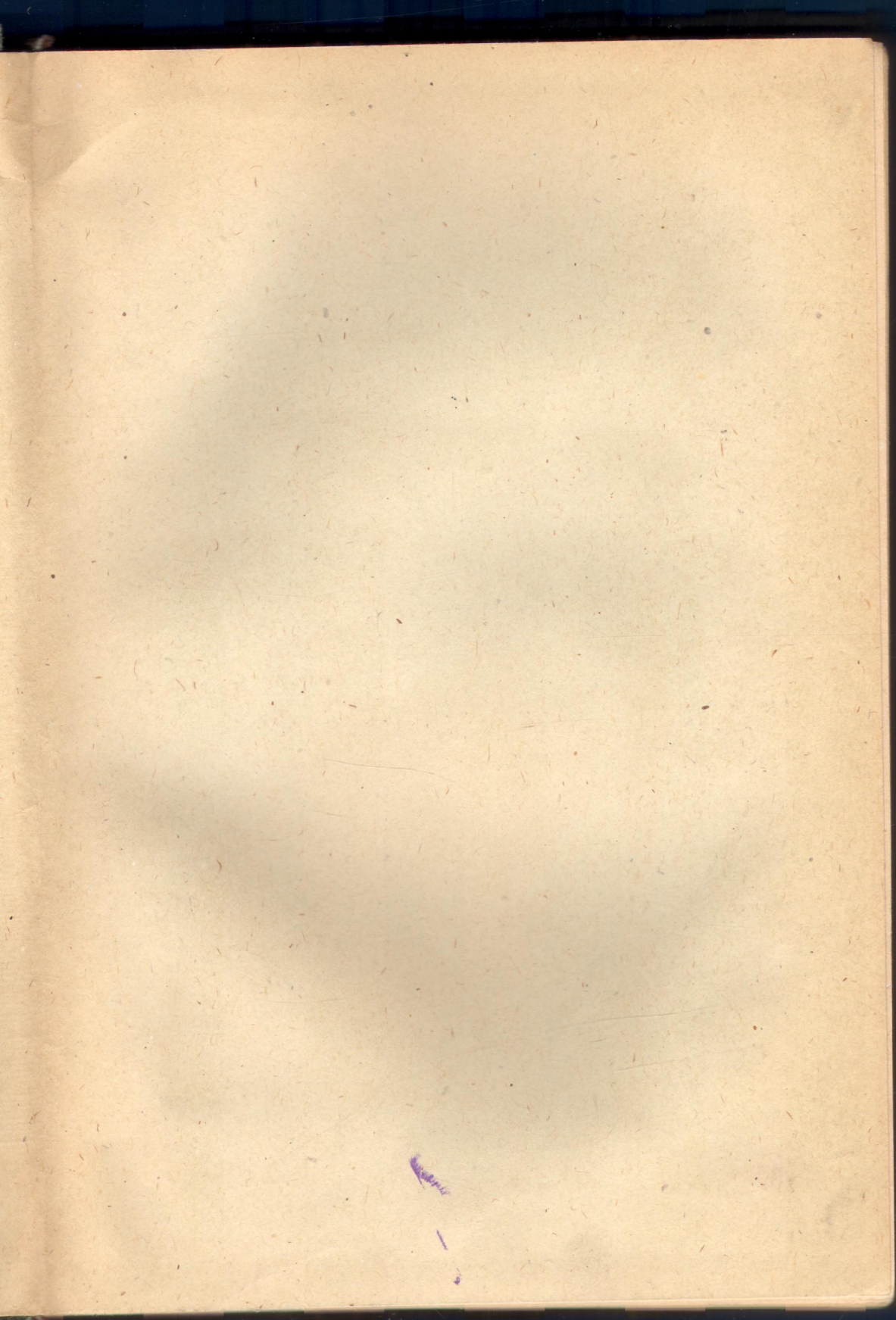
1909

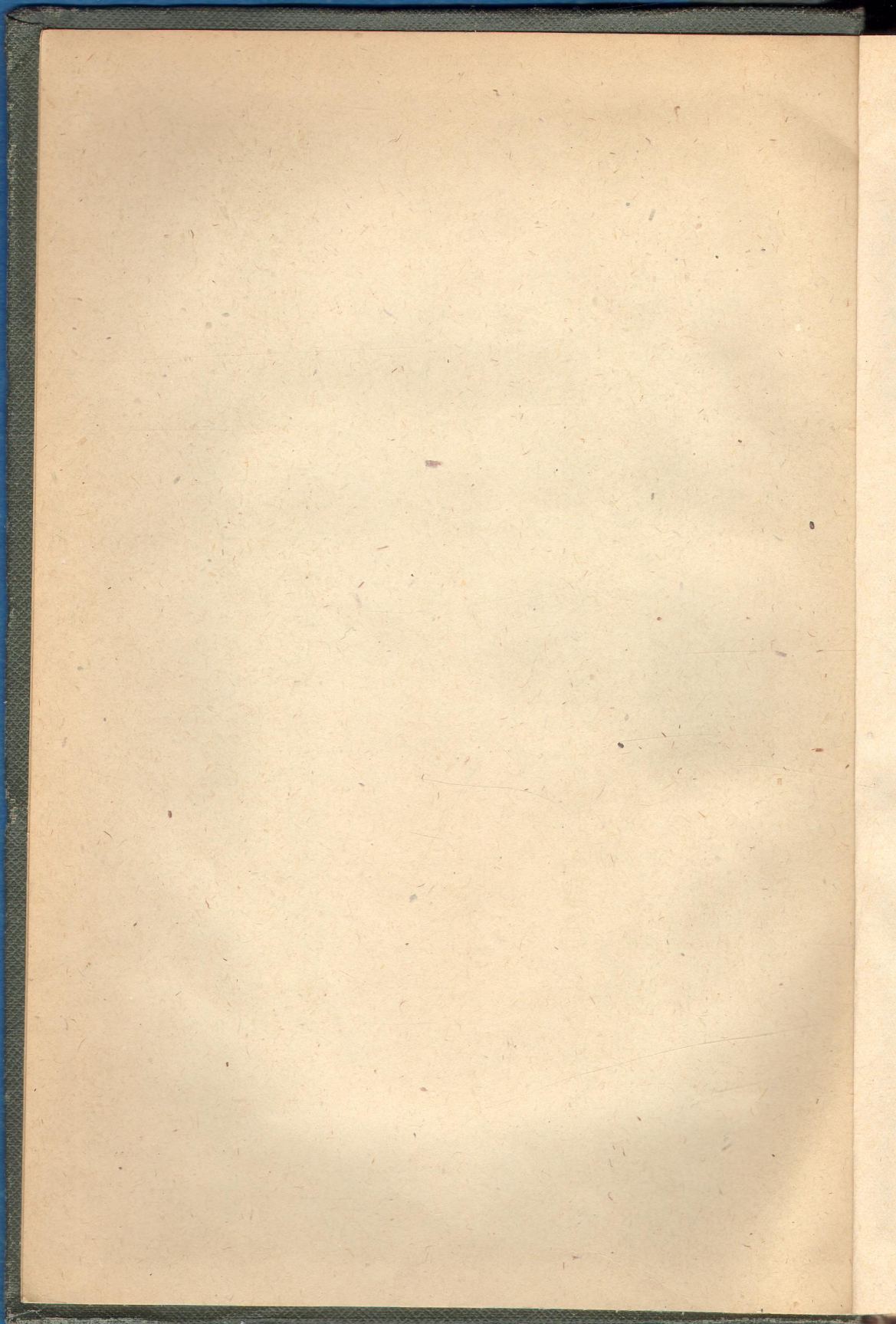
1910

1911

1912







THE GERMAN
SUBMARINE WAR

1911-1918

A. H. GIBSON

Author of "The Story of the War"

AND

ALBERT FREYER

First Lieut. Royal Artillery, R.F.A.



With a Foreword by

ADMIRAL OF THE FLEET

EARL JELICOE

LONDON
CONSTABLE AND CO. LTD.

**THE GERMAN
SUBMARINE WAR
1914—1918**

BY

R. H. GIBSON

author of „Three Years of Naval Warfare“

AND

MAURICE PRENDERGAST

editor of „Jane's Fighting Ships“, 1916—1921

With a Foreword by
**ADMIRAL OF THE FLEET
BARL JELlicoe**

LONDON
CONSTABLE AND CO LTD

Р. ГИБСОН и М. ПРЕНДЕРГАСТ

95

ГЕРМАНСКАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА 1914—1918 гг.

ПЕРЕВОД С АНГЛИЙСКОГО

Со вступительной статьей
А. АЛЕКСАНДРОВА



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва—1935

59 64

**Р. ГИБСОН и М. ПРЕНДЕРГАСТ — Германская подводная война 1914—1918 гг.
(R. Gibson and M. Prendergast, „The German Submarine War 1914—1918“).**

Перевод с английского. Со вступительной статьей А. Александрова.

Авторы труда, используя многочисленные английские и ряд германских источников, излагают развитие боевой деятельности германских подводных лодок в течение всей мировой войны, начиная с первого выхода лодок из базы на Гельголанде 2 августа 1914 г. для несения дозорной службы и кончая сдачей германского флота союзникам. Одновременно описываются постепенное развитие противолодочных средств и приемов борьбы с лодками, их применение британским флотом и случаи гибели лодок.

Труд охватывает события „подводной войны“ главным образом на тех морских театрах, где лодки имели непосредственное соприкосновение с британским флотом, т. е. на Северном море, в северной части Атлантического океана и на Средиземном море.

Наряду с описанием операций подводных лодок авторы приводят подробные данные, характеризующие состояние подводного флота Германии по месяцам в продолжение всей войны — вступление подводных лодок в строй, число лодок в походах, в портах, число случаев гибели, — а также потери торгового флота союзников.

Авторы проводят повсюду ту основную мысль, что подводные лодки были подавлены мерами противолодочной борьбы, проводившимися британским флотом.

Вступительная статья А. Александрова дает общую характеристику деятельности подводных лодок и их роли в событиях на море во время мировой войны и вскрывает тенденциозность и предвзятость точки зрения авторов, инспирированной британским адмиралтейством.

Перевод с английского А. Ждан-Пушкина
в обработке А. Таубе (главы II—XIV) и
Г. Лохтина (глава I, приложения, карты,
составление алфавитного указателя).

Операции германских подводных лодок в мировую войну 1914—1918 гг.

(Вместо предисловия)

Перед мировой империалистической войной 1914—1918 гг. подводные лодки существовали в составе флотов как вспомогательное средство, еще не получившее какого бы то ни было боевого опыта. Хотя их техническое развитие уже имело к этому времени свою значительную историю, однако довоенные лодки, вводившиеся с большой осторожностью на вооружение крупнейших морских флотов мира, обладали пока еще сравнительно низкими оперативно-тактическими свойствами.

Доктрина морской войны — теория владения морем — стимулировавшая развитие полноценных линейных и крейсерских флотов, генеральный бой которых должен был решить исход борьбы на море, отводила весьма незначительное место подводному оружию; его роль сводилась к ведению второстепенных и вспомогательных операций против надводных боевых флотов с целью их предварительного ослабления и уравнения сил или создания более выгодного соотношения главных сил для генерального сражения линейных эскадр.

Вопрос об операциях подводных лодок на морских путях против торговых судов не ставился в разработках морских генеральных штабов ни в одной стране: автономность этого оружия и способность его к длительному пребыванию в море не были подтверждены на практике маневров и учебных операций флотов, и лодки долгое время считались лишь средством береговой обороны.

Германское морское командование видело перспективы использования подводных лодок в том, чтобы они при содействии надводных сил вошли у своих берегов в боевое соприкосновение с отдельными отрядами кораблей противника с целью нанесения им значительного урона. Маневры германского флота в мае 1914 г., непосредственно предшествовавшие мировой войне, показали, что путем такого рода совместных операций есть надежда достигнуть предварительного уравнения в силах для последующего решительного боя надводных флотов. За исключением отдельных частных мнений, оценивавших [по достоинству перспективы боевого использования подводного оружия в войне на море, ни один из морских генеральных штабов не делал решительной ставки на новое оружие и не строил расчетов и предположений на его боевое использование в сколько-нибудь значительном масштабе. Достаточно отметить тот факт, что тоннаж подводных лодок в составе флотов всех государств перед мировой войной колебался между одним и двумя процентами от общего тоннажа надводных сил.

Не было пророков ни в одном буржуазном отечестве, которые смогли бы с какой-либо степенью достоверности предсказать универсальные качества подводной угрозы, огромный размах операций подводных лодок и значительную, решающую роль, которую сыграло подводное оружие в боевой действительности 1914—1918 гг.

Только уже в самом ходе морских операций в течение мировой войны подводные лодки получили значительное развитие всех своих основных технических качеств и, следовательно, оперативно-тактических свойств. Германские подводные лодки сде-

хались главным оружием в операциях на морских путях сообщения; значительный успех имели подводные лодки в операциях против боевых кораблей, в разведывательных, заградительных, особых и диверсионных операциях и в операциях против берега.

Вступив в мировую войну как новое оружие и доказав на опыте возможность своего универсального боевого применения их на всех морских театрах, подводные лодки изменили характер и темп ведения операций на море, заставив в значительной мере перестроиться все другие роды войск военно-морских сил. Техническое и оперативно-тактическое развитие подводных лодок вместе с развитием военно-воздушных сил окончательно дискредитировало оперативную сущность доктрины владения морем и ее тактическое содержание — *генеральный бой* как решающий исход войны на море и *тесную блокаду* как метод достижения условного владения морем для предварительного обеспечения выполнения морских операций¹.

В операциях на морских сообщениях германские подводные лодки имели наибольший успех. Для борьбы с подводной угрозой понадобились колоссальные средства, что потребовало от стран Антанты огромного напряжения всей их экономической и военной мощи. Если первые выходы германских лодок использовались, главным образом, для разведывательных целей и для атак боевых кораблей, то под влиянием первых успехов их боевого использования 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 успехов *U-9*, потопившей в сентябре 1914 г. английские броненосные крейсера *Хог*, *Кресси* и *Абукир*, „командир соединения лодок в Вильгельмсгафене высказал мысль о возможности достижения больших результатов деятельностью подводных лодок против неприятельского торгового флота, нежели это могло быть достигнуто операциями отдельных лодок против военных кораблей“ (Гайер).

Однако в начальный период мировой войны операции на сообщениях велись лишь случайно, одиночными лодками, с незначительными результатами в отношении потопленного тоннажа. Вместе с тем эти операции способствовали накоплению первоначального опыта у германских подводников в операциях против торговых судов и дали германскому морскому командованию значительный материал для изучения трасс торговых путей союзников.

В течение 1914 г. подводными лодками было потоплено около 170 пароходов общим тоннажем около 400 000 т, что, конечно, не могло оказать сколько-нибудь значительного влияния на морские перевозки союзников, имевших многомиллионный транспортный тоннаж.

Первоначальные операции подводных лодок оказали некоторую помеху перевозке английских войск на материк, создав задержку в переброске войсковых транспортов и военных грузов из Англии во Францию.

Отказ Англии от применения положений Лондонской декларации 1909 г. 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 подводные лодки начали эти операции.

Главные районы боевой деятельности лодок — Английский канал, воды в Ирландское море, Атлантика на подступах к западному побережью Франции и побережью Англии; в этих районах действовало большинство лодок. Второстепенные районы —

¹ Более подробно см. А. П. Александров, И. С. Исаков и В. А. Белли „Операции подводных лодок“, т. I, изд. Военно-морской академии РККА, 1933 г.

Средиземное, Мраморное, Черное и Балтийское моря, где действовали одиночные лодки. В течение 1915 г. подводная блокада осуществлялась 20 лодками среднего тоннажа, действовавшими на главном театре и в Средиземном море, 16 малыми лодками, оперировавшими из Фландрских баз, и 6 малыми австрийскими лодками, собранными в Поле; в Балтике состав Курляндской флотилии колебался от 2 до 5 лодок.

Несмотря на ряд значительных успехов отдельных подводных лодок в потоплении тоннажа, уже в середине сентября 1915 г. стало ясно, что подводная блокада не удалась вследствие недостаточного количества лодок, которые могли быть выделены для операций, и — что было главной причиной — вследствие непрекращавшихся ограниченных подводных операций против нейтральных судов. Ограничения эти стали особенно значительными после протестов США в связи с потоплением *Лузитании* и *Арабика*.

С февраля по октябрь 1915 г. было потоплено около 600 пароходов общим тоннажем 1 200 000 т. Германский автор Гайер считает, что в связи с ограничениями число пароходов, от атаки которых пришлось отказаться, достигло в этот период солидной цифры 300 — общим тоннажем около 750 000 т.

В связи с многочисленными протестами нейтральных государств и особенно США 18 сентября 1915 г. последовали новые ограничения операций подводных лодок: пришлось вовсе приостановить операции против морских сообщений союзников в Атлантике, у западного побережья Британских островов и в Английском канале; в Северном море центр тяжести боевой деятельности подводных лодок был перенесен на операции против военных кораблей. Интенсивные операции против торговых судов продолжались лишь в Средиземном море.

Тем временем шла разработка противолодочных средств союзниками, а торговые суда Атлантики получили вооружение. После 24 февраля 1916 г. в связи с приказом, предписывавшим считать все вооруженные пароходы военными, последовало возобновление операций на путях в Атлантике и в Северном море, и в марте — апреле 1916 г. операции в этих районах имели значительный успех, пока не последовали новые ограничения со стороны германского правительства в связи с нотой США по поводу потопления *Суссекса* (25 апреля 1916 г.).

В результате перерыва подводной войны против торговли в Атлантике и на Северном море, по подсчетам командования германских подводных лодок, союзникам удалось сохранить в течение конца 1915 г. и первой половины 1916 г. до 1 600 000 т торгового тоннажа, который в условиях неограниченной подводной войны был бы потоплен.

В течение первой половины 1916 г. количество подводных лодок в строю было увеличено до 50, однако боевое использование их против торговых судов было незначительным и большинство лодок отставалось в базах; особенно это относится к лодкам Северного моря и Фландрским. Активные операции против торговых судов велись лишь на Средиземном море и на второстепенных театрах.

С мая по октябрь 1916 г. подводная война почти совершенно замерла. В связи с приказом 25 апреля 1916 г.¹ германское морское командование отказалось вовсе от ведения операций против торговли на главных театрах ввиду непрекращавшихся ограничений. Характерным является рапорт командира *U-18* Штейнбринка, 41 раз отказывавшегося от атаки торговых пароходов в связи с ограничительными приказами. Германские авторы упоминают о 146 приказах, ограничивавших ведение операций подводных лодок против торговых судов.

Операции продолжались лишь на второстепенных театрах и в Средиземном море, где они велись с полной напряженностью, однако с соблюдением норм призового права.

¹ Приказ кайзера от 25 апреля 1916 г. ограничил ведение подводной войны рамками призового права.

Одновременно шло интенсивное развитие противолодочных средств у союзников и вступление в строй подводных лодок у немцев, в то же время судостроительная промышленность Англии, а затем и США перестраивались для разрешения проблемы воспроизводства тоннажа взамен топившегося лодками.

В период с мая 1916 г. до конца января 1917 г. операции на главном театре возобновились, и хотя они велись в рамках призового права, но результаты в отношении потопления пароходов были довольно значительными.

С ноября 1915 г. по февраль 1917 г. в течение периода ограниченной подводной войны подводными лодками было потоплено около 1 350 пароходов общим тоннажем 2 700 000 *т*, что нанесло уже значительный ущерб морским перевозкам союзников.

Осознание результатов Ютландского боя; крушение основного замысла германского морского командования, рассчитывавшего разбить английский флот в генеральном бою после предварительного уравнивания сил; ухудшившееся положение в стране, в связи с голодной блокадой; неопределенное положение на сухопутном фронте, где операции приняли затяжной характер, — привели германское командование к выводам о необходимости беспощадной подводной войны без всяких ограничений в отношении нейтральных.

Германский морской генеральный штаб гарантировал 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. Он исходил при этом из расчета потопления 600 000 *т* в месяц и считал, что гибель 3 600 000 *т* неприятельского торгового тоннажа обеспечит решительную победу.

Между тем, хотя результаты боевой деятельности подводных лодок в отношении месячных норм потопления тоннажа и превосходили впоследствии первоначальные ожидания, эти расчеты были неправильными, так как они не учитывали грандиозных возможностей объединенной англо-американской судостроительной промышленности в отношении воспроизводства торгового тоннажа. Статические расчеты германского морского генерального штаба 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 ожидавшимся быстрым окончанием войны.

Окончательно выяснившаяся обстановка: крушение в практике первых двух лет войны всех доктрин, с которыми германский флот вступил в войну 1914—1918 гг. отказ союзников от мирных предложений; неудача в поисках решения на сухопутном фронте; определившаяся позиция США на стороне Антанты, — все это привело германское правительство и командование к решению начать беспощадную подводную войну в феврале 1917 г.

За весь период беспощадной подводной войны в строю в среднем находилось 127 подводных лодок, от трети до половины которых могли быть отправлены для боевых действий в море.

Уже в феврале 1917 г. подводные лодки потопили около 700 000 *т*, а в апреле достигли рекордной цифры свыше миллиона тонн.

Однако одновременно росло воспроизводство торгового тоннажа взамен топившегося; в войну вступили США с их колоссальными экономическими и военными ресурсами; грандиозными темпами росли и совершенствовались противолодочные средства союзников, противопоставленные подводным силам немцев.

Сравнение баланса потопленного и воспроизведенного тоннажа к 1918 г. начало склоняться в пользу союзников, а баланс воспроизводства германских лодок, достигший 70 единиц в 1916 г., упал до 31 в 1917 г. и до нуля в 1918 г. Запроектированная впоследствии большая программа строительства подводных лодок могла дать действительный эффект лишь к 1919 г., т. е. уже слишком поздно.

Статистические расчеты германского морского генерального штаба не оправдались, да и не могли оправдаться в тех условиях, которые были характерны для мировой войны.

Если в апреле 1916 г. лишь 9% пароходов из числа потопленных были вооружены, в феврале 1917 г. число их доходит до 43%, в октябре—до 84%, а в начале 1918 г.—до 90%. К концу 1917 г. все судоходство сосредоточивается в конвоях. Против подводных лодок брошены все средства: мины, бобы, сети, гидроакустика, глубинные бомбы, суда-ловушки, надводные суда и подводные лодки-истребители, воздушные силы, противолодочные баражи; на огромные пространства морских театров брошены флотилии охотников за подводными лодками.

В 1918 г., в связи с грандиозным ростом средств противолодочной борьбы, перед германским командованием встал вопрос о необходимости обеспечивать выходы лодок тралищиками—для траления фарватеров, эскадренными миноносцами и крейсерами—для обеспечения выхода лодок и траления от нападения легких сил противника и, наконец, линейными кораблями—для поддержки действий крейсеров и эскадренных миноносцев. К концу войны германский Флот Открытого моря, рассчитывавший в генеральном бою в открытом море померяться силами с английским „Большим флотом“ и завоевать „владение“ мировыми морями, океанами, превращается в береговой флот охраны Германской бухты. Операции боевых флотилий развиваются на границах минных полей в борьбе за траление.

Однако до самого конца войны, на безбрежных просторах мировых морей и океанов продолжали действовать германские подводные лодки, перенесшие подводную угрозу надводным флотам и морским путям сообщения на все морские театры войны, к западному побережью Африки, к берегам Америки и в самые отдаленные уголки земного шара.

За 20 месяцев беспощадной подводной войны германские лодки потопили около 3700 пароходов, общим тоннажем до 9 000 000 т, а за весь период мировой войны в операциях на морских путях сообщения ими было уничтожено свыше 13 000 000 торгового тоннажа.

Германские подводные лодки достигли огромных результатов и в операциях против боевых кораблей. Непосредственные результаты боевой деятельности подводных лодок в этих операциях выразились в значительном списке потерь крупных боевых единиц союзников, начиная от линейных кораблей (*Формидэбл, Трайумф, Мажестик, Голау, Сюффрен, Британия, Рассель, Реина Маргарита, Пересвет*) и крейсеров (*Шатфайндер, Кресси, Абукир, Хог, Хаук, Гермес, Ноттингем, Фальмут, Ариадна, Адмирал Шарне, Шаторено, Леон Гамбетта, Амальфи, Гарибальди, Дрэк, Дю-Пти-Туар, Паллада, Аретуза, Хемпшир, Сан-Диего*) и кончая лидерами, эскадренными миноносцами, заградителями, мониторами и вспомогательными крейсерами.

В течение мировой войны германские подводные лодки потопили около 150 крупных боевых кораблей союзников, причем лодки были применены также и в сложных условиях обстановки для атаки противника, имевшего охранение и значительный ход, в скверных условиях видимости и ночью, при форсировании узкостей, загражденных минами, и в операциях на фланге армии. Кроме нанесения непосредственного материального урона морским силам союзников, операции подводных лодок против боевых кораблей уже в самом начале мировой войны заставили пересмотреть уставы, тактические наставления и планы операций, а успехи боевого применения подводных лодок в процессе войны привели к тому, что оперативные замыслы командования союзников были скованы постоянной подводной угрозой и вся боевая деятельность надводных кораблей была стеснена. Были периоды, когда опасность от подводных лодок для главных сил флота затмевала собою все остальные заботы и помыслы командования. Базирование флотов союзников было переоборудовано специально и главным образом под углом зрения противолодочной защиты. Значительное количество крейсеров, лиде-

ров, эскадренных миноносцев и сторожевых судов было „привязано“ непосредственно к крупным, боевым кораблям. По данным английской официальной истории мировой войны на море „Grand Fleet“ смог выходить в море не иначе, как под охраной 100 миноносцев, и ни один большой корабль не смел покинуть гавани без противолодочной завесы. В 1917 г. к противолодочной борьбе были привлечены две трети миноносцев¹...“ (Ньюболт).

В связи с громоздкостью боевых порядков больших соединений, требовавших для своего охранения значительных сил, тактическая маневренность эскадр боевых кораблей снизилась и до крайности был стеснен оперативный маневр крупных соединений флота из-за необходимости „зигзагировать“, — что уменьшало эскадренный ход, — и вращать, получив донесение дозора о появлении подводных лодок.

Выходы надводных флотов союзников в море были сокращены до минимума, а использование линейных кораблей, особенно новых, было ограничено лишь случаями крайней необходимости... „Немецкие „U“ (Unterseeboote — подводные лодки), — пишет Ньюболт, — так стеснили движение наших эскадр и отрядов, как никогда ни один из наиболее дальновидных и авторитетных мориков не мог себе и представить...“

Несмотря на *односторонность* опыта мировой войны в части боевого использования германских подводных лодок, примененных, главным образом, в операциях на морских сообщениях против торговых судов, а не против боевых кораблей, несмотря также на слабое развитие оперативно-тактических методов их боевого использования в условиях мировой войны, когда подводные лодки были *предоставлены самим себе*, когда характерным было эпизодическое применение *одиночных* лодок, а массирование подводных лодок для нанесения удара и взаимодействие их с надводными и воздушными силами вовсе отсутствовали германские подводные лодки в операциях против боевых кораблей прямым воздействием и угрозой и многими косвенными путями *изменили всю картину боевой действительности* на морских театрах мировой войны, создав совершенно иную, непредвиденную новую обстановку для боевой деятельности надводных флотов.

Несмотря на то, что в предвоенный период на *разведывательную деятельность* лодок особых надежд не возлагали, подводные лодки выявили в течение мировой войны значительные возможности своего боевого использования в разведывательных операциях. В качестве средства войсковой разведки германские лодки оказали командованию ряд существенных услуг, а в некоторых случаях были единственно применимым средством разведки. Так, уже в начале мировой войны обстановка вынудила германское командование послать для разведки местопребывания английского флота 10 лодок, которые в линии развернутого фронта на больших дистанциях друг от друга должны были произвести поиски Grand Fleet'a в Северном море и в базах, вплоть до северного выхода в океан между Норвегией и Оркнейскими островами. Однако, в связи с отсутствием тренировки в довоенный период, необходимых тактических навыков у лодок не было, в результате чего U-18, разведывавшая район Скапа-Флоу, не обнаружила никаких признаков базировавшегося на него в этот период Grand Fleet'a, а U-12 в Даунсе, где сосредоточилось огромное количество торговых судов, не обнаружила никаких признаков этого сосредоточения.

С усовершенствованием радиоустановок и с получением надежной двухсторонней связи лодок с командованием использование лодок в разведывательных операциях приобрело более постоянный характер и предварительная и непосредственная разведка подводных лодок стала обычно предшествовать всем выходам Hochseeflotte в операции. Кроме того, лодки ведут постоянную разведку торговых путей, обнаруживая каждый раз изменения трасы морских сообщений союзников.

¹ Около 280 эскадренных миноносцев одного только британского флота.

В ходе войны, в случаях необходимости длительного и постоянного наблюдения за районом моря, значительно удаленным от своей базы, и для разведки выходов английского флота из его баз — германские лодки являлись единственным и незаменимым средством разведки, а некоторые специальные виды разведки, как например определение навигационных фарватеров, которыми пользовались союзные морские силы при выходах за границы минных полей, и наблюдение заградительных операций для предупреждения своего командования о новых минных постановках могли с достаточной полнотой выполняться только подводными лодками.

Опыт мировой войны выявил с достаточной полнотой, что оперативная разведка театра не могла обойтись без использования подводных лодок как средства войсковой разведки, могущего дать полную отдачу в системе и взаимодействии со всеми остальными средствами войсковой надводной и воздушной, технической и агентурной разведки. Вместе с тем этот опыт показал, что успешное выполнение лодками разведывательных операций возможно было лишь в тех случаях, когда они были технически и организационно связаны с командованием, а разведывательная задача ставилась как единственная или как главная.

Усовершенствование техники германских подводных лодок в течение войны и строительство специальных подводных заградителей, которые могли наряду с торпедной атакой производить постановку мин, позволили применить лодки в *заградительных операциях*, что было тем более ценным, что заградительные операции германских надводных заградителей или крейсеров требовали обеспечивающих действий значительных германских надводных сил, а иногда и выхода для поддержки главных сил Флота Открытого моря. Кроме того, надводные заградительные операции как правило могли производиться лишь на небольшом удалении от германских баз, а подводные лодки позволили перенести минную угрозу к базам противника и в самые удаленные районы морских театров.

Когда в ходе войны выходы германских надводных сил стали редкими, а после Ютландского боя почти вовсе прекратились, подводные лодки остались единственным средством в руках германского командования для осуществления активных миннозаградительных операций.

В то время как английский флот поставил с подводных заградителей 1,8% всех выставленных им мин, а русский флот всего 0,34%, из 45 000 мин, поставленных германским флотом за всю мировую войну, свыше 25% было выставлено подводными заградителями, и если принять во внимание, что за один поход надводный заградитель ставил 250 — 600 мин, а лодка в среднем 12 — 18 мин и только большие лодки до 40 — 48 мин — будет ясно, какую грандиозную боевую работу выполнили в миннозаградительных операциях германского флота именно подводные лодки.

Вместе с тем, благодаря полной скрытности минных постановок лодок и выполнения заградительных операций у баз, в узкостях и в тех районах, где постановка мин могла рассчитывать на достаточно надежный успех, *мина заграждения с подводной лодки давала больший оперативный эффект*, чем мина, поставленная с надводного корабля. Так, например, летом 1915 г. германские подводные заградители Фландрской флотилии выставили у английских портов 650 мин, на которых погибло около сотни торговых судов, 10 рыболовных судов, 15 тральщиков и 7 эскадренных миноносцев.

Всего от мин заграждения в течение мировой войны погибло 165 боевых кораблей, большая часть которых и наиболее значительные из них потонули на минах, поставленных подводными лодками.

Значительная роль заградительных операций подводных лодок заключалась и в том, что они заставили обеспечивать каждый выход флота предварительными и непосредственными тральными операциями, периодическим и контрольным тралением, вследствие чего к борьбе с минной угрозой было приковано огромное количество тральщи-

ков, а каждый выход английского флота даже вне непосредственной угрозы со стороны германских надводных морских сил превращался в значительную и громоздкую боевую операцию.

В ходе войны подводные лодки были привлечены для выполнения *операций против берега и для особых и диверсионных операций*. В операциях по обстрелу берегов противника, батарей, портовых и железнодорожных сооружений действия подводных лодок, в связи с незначительностью их артиллерийского вооружения во время мировой войны, могли иметь, главным образом, лишь моральное значение. Однако эти операции показали перспективы возможного развития боевого применения подводных лодок для этой цели с более крупными заданиями при условии получения лодками более значительного артиллерийского вооружения в отношении калибра и количества пушек на лодке и наличия более значительного боезапаса. Опыт транспортной работы германских лодок, высадок диверсионных и десантных партий, использование лодок как брандеров для операций по перерезыванию подводных кабелей и применение их для навигационного обеспечения открыли ряд своеобразных, присущих только подводным кораблям, качеств, позволивших использовать лодки в операциях, не укладывавшихся в обычные представления о боевой деятельности.

* * *

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

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 морские перевозки союзников, получили противолодочное вооружение, что вызвало грандиозный расход артиллерийских систем и боевых припасов.

Около 140 000 мин заграждения было поставлено только на Северном море, главным образом — специально против подводных лодок.

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 250 боевых кораблей до 800 000 т водоизмещения и около 6 000 торговых пароходов общим тоннажем около 13 000 000 брутто-регистрах т. Несмотря на то, что союзникам путем воспроизводства 7 000 000 т торгового тоннажа и благодаря реквизиции нейтральных и неприятельских торговых судов удалось свести баланс, грузооборот морских путей сообщения был значительно снижен. Одни только конвои понижали 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 влекли за собою 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*, направленная, главным образом, против морских сообщений, прямо и непосредственно и многими косвенными путями давила на произ-

водство, на транспорт, на снабжение, торговлю и финансы и на всю экономическую и военную мощь страны, потрясая ее в самой основе.

Из средств береговой обороны, какой подводная лодка 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 г.

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 подводных лодок, которые одновременно можно было выслать в море, никогда не превосходило половины от общего наличия.

Общий успех операций подводных лодок 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 испытание 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 подводных лодок в условиях оперативного применения подводных сил в совместных действиях 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 боевых кораблей и торгового мореплавания представляют собой сумму таких условий в обстановке современной войны, которые выдвигают в морских операциях в качестве действительного средства не одиночную лодку на позиции или в крейсере; расчет на значительные результаты операций должен быть построен на необходимом условии массового, группового маневренного использования подводных лодок в оперативном и тактическом взаимодействии с надводными, и главное—с воздушными силами.

* * *

Работе Гибсона и Прендергаста „Германская подводная война 1914—1918 гг.“ предпослано многозначительное мнение адмирала Джервиса, высказанное им в 1804 г. и характеризующее подводные лодки как оружие, несущее величайшую угрозу британскому господству на море. Опыт мировой войны на море со всей наглядностью подтвердил это мнение. Германские подводные лодки в ходе мировой войны сокрушили миф о непобедимости сильнейшего в мире британского флота и привели Британскую морскую империю на край гибели.

Совершенно естественно, что настоящий труд, принадлежащий перу английских авторов, инспирированный британским адмиралтейством и к тому же возглавленный предисловием бывшего командующего Grand Fleet'ом и первого морского лорда адмирала Джеллико,—со всей наглядностью отражает предвзятость английских взглядов на веде-

ние подводной войны. В стремлении доказать „незаконность“ беспощадной подводной войны, поскольку она несет смертельную угрозу Британской империи, поражая ее ахиллесову пяту—морские сообщения,—авторы в своей работе приводят распространенные во время войны версии о так называемых „германских зверствах“, скромно, впрочем, умалчивая об английских контрмероприятиях, носивших аналогичный характер.

Оценивая „морально“ подводное оружие, авторы называют германские подводные лодки „зловредными агентами злокачественной политики“ и в своих сентенциях по этому поводу не гнушаются даже и такой „лирической“ формы описания:

„...7 августа солнце село в спокойное море, залив огнем всю западную часть горизонта. Спокойствие необъятного океана было грубо нарушено жестоким разрушительным действием человека. Старый крейсер дрогнул от прямого попадания 2 торпед, выпущенных с U-62...“ (описание гибели крейсера *Дю-Пти-Туар*, стр. 245).

Впрочем, и сами авторы мало верят в такую, с позволения сказать, „мораль“ и на стр. 69 приводят весьма деловое утверждение, о котором по всей вероятности вряд ли мог бы возникнуть спор между „гуманными“ английскими и „зловредными“ германскими империалистами.

„С риском приобрести новых противников тесно переплеталась проблема целесообразности. Если бы можно было установить, что неограниченная подводная война позволит Германии выиграть войну прежде, чем вмешательство Соединенных штатов скажется на военном фронте, решение следовало бы принять, не стесняясь никакими пустяками, сроде этики, и никакими рассуждениями о гуманности.“

Подобная, с позволения сказать, „лирика“ щедрой рукой рассыпана авторами на многих страницах их работы, хотя, конечно, труд имеет и служебную и притом весьма практическую задачу, которая сводится к тому, чтобы обосновать тезис о том, что Англия самостоятельно справилась с подводной войной без решающей помощи своих союзников (США и Франции) и что действительным средством, якобы победившим подводную лодку, явились конвои, введенные по мысли английского командования и притом вопреки мнению морского командования других членов коалиции.

Для придания большей „солидности“ обоснованию „триумфа конвоев“ в тексте и в конце книги¹ приводятся таблицы и цифры, из которых читатель должен понять, что с введением регулярного конвоирования торгового судоходства потери в торговом тоннаже свелись к десяткам и сотым долям процента. На самом же деле эти таблицы и цифры не что иное, как *прямая фальсификация*; счет потопленного тоннажа ведется не от *определенного наличного числа пароходов*, обслуживавших в данный промежуток времени морские перевозки союзников, а от *общего количества пароходов-рейсов*, что, конечно, в десятки раз снижает действительные проценты потерь. Если внимательно сверить эту „двойную бухгалтерию“ с действительным положением вещей, выводы о состязании подводных лодок с системой противолодочных мероприятий союзников и в частности с конвоями будут совершенно иными.

Действительно, усовершенствование всей системы противолодочной борьбы союзников: сети, бонны, мины заграждения на широчайших морских пространствах, глубинные бомбы, система баражей, вооружение торговых судов, применение для противолодочной борьбы, наряду с надводными кораблями, подводных лодок и воздушных сил, применение судов-ловушек, осуществление угрозы базированию подводных лодок — все эти мероприятия вместе с введением регулярного конвоирования всего торгового судоходства смогли только частично снизить успех подводных лодок к концу мировой войны. Если рассчитать средние нормы потопления торгового тоннажа в различные периоды мировой войны, то мы получим следующую таблицу:

¹ Стр. 259.

Нормативы эффективности боевой деятельности германских подводных лодок в потоплении торгового тоннажа в различные периоды мировой войны

(Составлено по исходным данным различных германских и английских источников. Все цифры округлены с точностью до 1 подводной лодки и до 1 000 т 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 потоплен. тоннажа торгов. судов за мес. (в брутто регистровых тоннах) R	Средняя норма потопления тоннажа на одну лодку в месяц (в брутто регистровых тоннах)	
	в строю (S)	в море (S_1)		норма по отношению к лодкам в строю ($N = \frac{R}{S}$)	норма по отношению к лодкам, находив. в море ($N_1 = \frac{R}{S_1}$)
Период ограниченной подводной войны					
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
Средняя норма по трем исходным данным для первых 2 лет ограниченной подводной войны				3 000	10 000
Период неограниченной подводной войны					
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
Средняя норма по четырем исходным данным для последних 2 лет неограниченной подводной войны				7 000	18 000

Если подсчитать отдельно эти нормы для 1917 г. и 1918 г. мировой войны, то средняя норма по 12 исходным данным каждого месяца для 1917 г. даст:

$$N = 6\,000\, т \text{ и } N_1 = 18\,000\, т,$$

а для 1918 г. средняя норма по 10 исходным данным каждого месяца даст:

$$N = 4\,000\, т \text{ и } N_1 = 12\,000\, т.$$

Таким образом, совершенно ясно, что не столько в системе противолодочной обороны союзников и отнюдь не в одних конвоях нужно искать *действительные основные причины* того, что морские перевозки Англии и союзников, несмотря на потери, могли продолжаться.

Среди этих причин *основное* и первое место занимало грандиозное *воспроизводство торгового тоннажа* взамен топившегося, забравшее огромные темпы к концу войны именно благодаря помощи Англии со стороны США, и *недостаточное воспроизводство германских подводных лодок*. Анализ динамики следующей таблицы, составленной по сравнительным английским и германским данным, показывает это с полной наглядностью.

Сводная таблица потопления лодок и торгового тоннажа и их воспроизводства по годам войны

	Потопление	Воспроиз-водство	Баланс	Примечания
I. Торговый тоннаж (в тысячах тонн)				
1915	1 438	810	628	1. Кроме того, в 1914 г. было построено 1 840 тыс. т и потоплено 372 тыс. т. 2. Кроме воспроизводства, к сентябрю 1918 г. было реквизировано Антантой 2 500 тыс. т нейтрального тоннажа. 3. Цифры потопления торговых судов даны в отношении мирового тоннажа по данным Антанты. 4. Цифры воспроизводства торговых судов даны только для двух стран — США и Англии. 5. Цифры тоннажа округлены.
1916	2 328	980	—1 348	
1917	6 350	1 980	—4 370	
1918	2 744	3 940	+1 196	
II. Германские подв. лодки (в единицах)				
1915	20	62	+ 42	
1916	25	95	+ 70	
1917	72	103	+ 31	
1918	81	81	0	

Динамика этой таблицы особенно показательна для последнего года войны.

Если даже взять абсолютные цифры, то и они в полной мере подтверждают высказанные нами положения.

За всю войну с 1914 по 1918 гг. включительно было потоплено германскими лодками 13 233 тыс. т торгового тоннажа, построено только в США и Англии 9 550 тыс. т, реквизировано у нейтральных 2 509 тыс. т. Если учесть тоннаж, построенный во Франции и Италии, и то обстоятельство, что для обслуживания морских перевозок союзников был привлечен к концу войны почти весь мировой тоннаж, в числе которого были торговые суда и таких значительных по морскому транс-

порту нейтральных стран, как Голландия, Норвегия и Испания, то общий баланс тоннажа, обслуживавшего союзников в 1918 г., значительно превзошел и по абсолютной цифре количество потопленного.

Сами авторы данного труда приводят слова сэра Маклея, назначенного в период особенно тяжелого положения с тоннажем диктатором судостроительной промышленности, который „...предупредил США, что, если они не смогут поставить 6 миллионов *т* новых судов, их военные усилия будут тщетными...“¹

Что же касается лодок, бывших в строю в Германии, то динамика пополнения, начиная с 1916 г., падает и к концу войны вовсе сходит на-нет.

По абсолютным цифрам наличие лодок в Германии в строю к концу каждого года войны было таким:

Г о д ы	Количество подв. лодок
к 31 XII 1914	26
„ 31 XII 1915	68
„ 31 XII 1916	138
„ 31 XII 1917	169
„ 11 XI 1918	169

Таким образом, в последний год войны прирост числа лодок был остановлен.

Тот факт, что успешною в воспроизводстве тоннажа английский империализм обязан именно своему американскому собрату (действовавшему в этом деле естественно далеко не бескорыстно), ясно виден из следующей таблицы:

Было построено:

Г о д ы	В Англии	В США
1913	1 930 000 <i>т</i>	230 000 <i>т</i>
1914	1 680 000 „	160 000 „
1915	650 000 „	160 000 „
1916	600 000 „	380 000 „
1917	1 160 000 „	820 000 „
1918	1 340 000 „	2 600 000 „

Эта таблица свидетельствует о том, что Англия, в связи с недооценкой военной роли строительства торгового флота, так и не смогла до конца войны достичь довоенной (годовой 1913 г.) цифры своего торгового судостроения, а также о большом по темпу переломе в повышении торгового судостроения, которого сумели добиться США в 1918 г.

Таким образом, на фактическом материале действительных цифр разоблачаются некоторые легенды, которые в расчете на легковверных людей рассказывают авторы о так называемом „триумфе конвоев“ и о „британском приоритете“ в борьбе с германской подводной войной.

¹ Стр. 136.

Что же касается недостаточного воспроизводства германских подводных лодок, то этот вопрос после ноябрьской революции в Германии был предметом обсуждения в особой следственной Комиссии, которая выяснила ¹, что по своим производственным возможностям германская промышленность могла дать двойное количество подводных лодок в сравнении с теми, которые были построены в действительности, в том случае, если бы заказ на них был дан своевременно, именно в 1915—1916 гг., и если бы в промышленности были возвращены рабочие, призванные в армию ². Причиной задержки строительства подводных лодок были уже приведенные выше ошибочные расчеты германского морского генерального штаба и мнение германских адмиралов о том, что „после войны большое количество подводных лодок будет решительно неудобно для управления и дальнейшего расширения флота, как мировой силы...“ ^{3 4}

Презвратость и апология английских методов ведения войны на море кладут свой отпечаток на все содержание труда Гибсона и Прендергаста. По существу же приводимого материала труд не выходит за рамки просто хронологического описания подводной войны, которую вели немцы, и узкого эмпирического изложения фактов и, не давая сколько-нибудь широкого обобщающего представления о методах ведения операций подводных лодок, не вскрывает даже с оперативно-тактической стороны действительные причины успехов и неудач этих операций.

Несмотря на это издание данной работы на русском языке является необходимым и вполне своевременным, тем более что переведенные у нас работы по вопросам подводной войны германских авторов Гайера и Михельсена не получили широкого распространения.

Труд написан на основании многих источников, появившихся после мировой войны, и содержит в себе много фактического материала, детально освещающего ход операций подводных лодок параллельно с развитием противолодочных средств, причем наиболее обстоятельным и полезным материалом является детальное описание фактов боевых столкновений лодок с средствами противолодочной обороны и обстоятельств гибели германских подводных лодок, отсутствующих в названных выше германских источниках, а также подробное описание развития противолодочных средств с начала и до конца мировой войны по отдельным ее этапам.

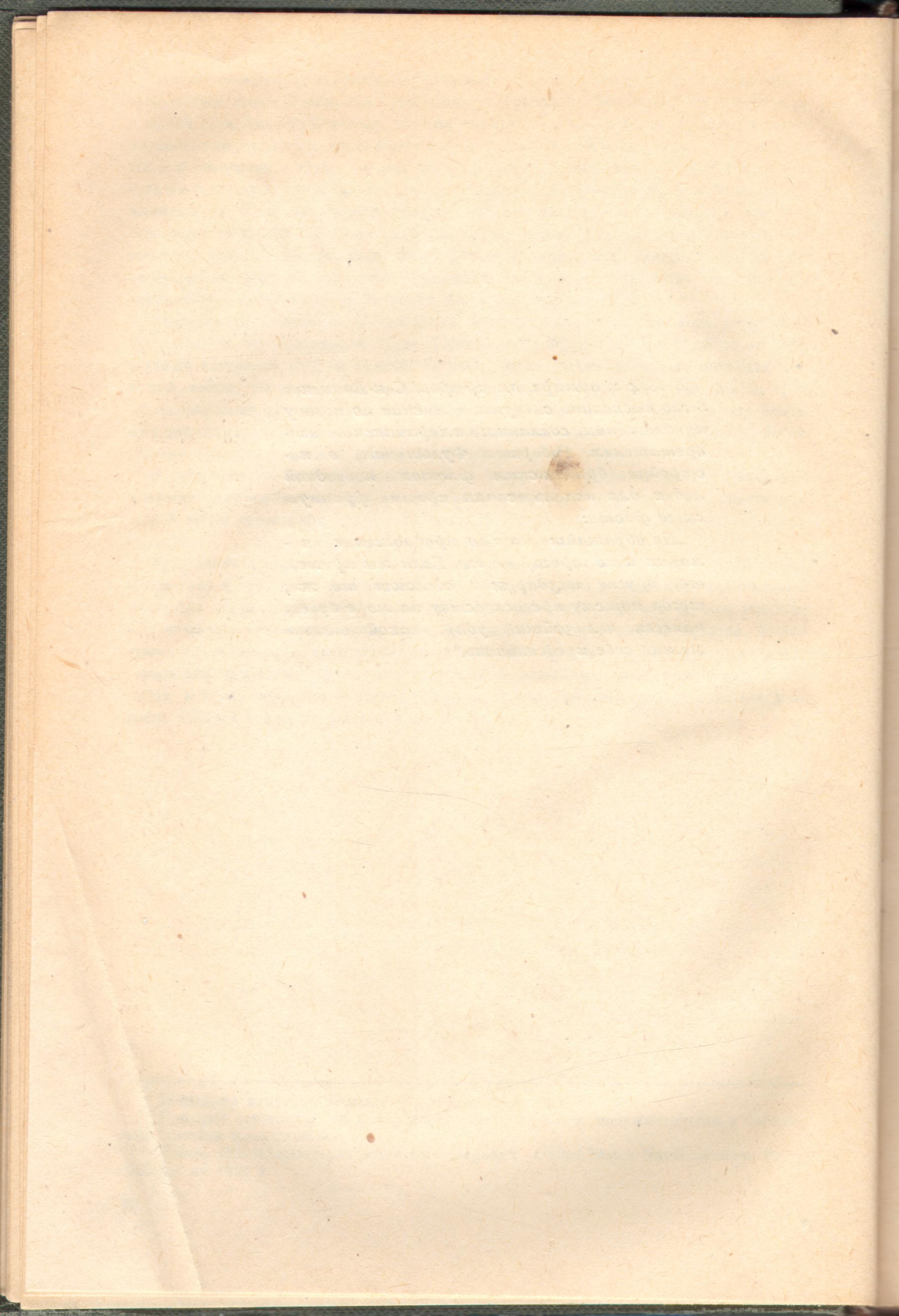
¹ Показания адмирала Канелле.

² Протокол совещания представителей судостроительной промышленности в германском морском министерстве.

³ Гайер, Итоги германских подводных операций „United States Naval Institute Proceedings“ за 1926 г.

В 1804 г. адмиралом графом Сен-Винцент было высказано следующее мнение по поводу предложения, сделанного американским изобретателем Робертом Фультоном, о постройке британским флотом подводной лодки для использования против французского флота:

„Не обращайтесь на это предложение внимания и не трогайте его. Если мы примем его, другие государства сделают то же; тогда нашему превосходству на море будет нанесен величайший удар, какой только можно себе представить.“



ПРЕДИСЛОВИЕ К АНГЛИЙСКОМУ ИЗДАНИЮ

Авторы этой весьма интересной книги указывают на ее начальных страницах, что германские морские офицеры в предвоенные дни не отдавали себе отчета в том влиянии, которое подводные лодки могли оказать на ведение морской войны, и что способность нового рода оружия предпринимать морские операции в большом удалении от своих баз без сопровождения надводных кораблей не была вполне оценена. Подобно этому британский флот смотрел на подводные лодки, как на корабли, опасные для надводных сил, но обладающие ограниченным районом действия.

Когда начали поступать донесения о появлении германских подводных лодок вне Северного моря, то считали вероятным снабжение их запасами топлива из каких-либо плавучих или береговых источников вне их отечественных баз.

Таким образом возможности подводных лодок как наступательного оружия явились после начала войны некоторой неожиданностью для обеих воюющих сторон. Между тем существование этих кораблей оказало значительное влияние на морскую стратегию и тактику. Пока флот при его выходах в море не был обеспечен достаточной противолодочной охраной из эскадренных миноносцев, он подвергался серьезному риску атак подводных лодок. Только во второй половине 1915 г. число эскадренных миноносцев, приписанных к Гранд-Флиту¹, оказалось достаточным для соответствующего охранения линейного флота, а противолодочная охрана для крейсеров не смогла быть обеспечена до конца 1916 г.

Независимо от этого величайшие заботы и тягчайший ущерб причиняли союзникам опустошения, производившиеся германскими подводными лодками в рядах торгового флота, особенно в течение периода, известного под названием „беспощадной подводной войны“, когда они топили торговые суда торпедами тотчас по обнаружении и без предупреждения.

На страницах этой книги приводятся подробные сведения относительно германских подводных лодок, особенностей их конструкции, числа и дислокации, времени их вступления в строй и гибели и, во многих случаях,—постигшей их судьбы. Только очень немногое могло бы быть добавлено к тому, что говорится в этой книге о германских подводных лодках, и я вполне уверен, что она будет прочтена с величайшим интересом, одинаково как морскими кругами, так и широкой публикой.

В этой книге приведены также данные о потерях, понесенных британскими военным флотом и торговым флотом как от атак подводных лодок, так и от мин заграждения, поставленных подводными лодками.

¹ Grand Fleet—название главных сил английского флота в водах метрополии во время войны 1914—1918 гг., употребляемое в военно-морской литературе в качестве собственного имени. *Прим. ред.*

Весьма полно и обстоятельно описываются методы, при помощи которых была окончательно преодолена подводная опасность, и это составляет несомненно не менее интересную часть книги. На страницах 126 и 127 описана неизмеримо ценная работа, произведенная в этом отношении отделом противолодочной борьбы Адмиралтейства, а на страницах 127, 147 и 260 рассматривается усиленное разворачивание атак глубинными бомбами, без которого система конвоев не могла бы иметь достигнутого ею успеха.

Трудности, имевшие место при введении конвоев, получили хорошее освещение на страницах 144—146 и 171—172. Там упоминается тот факт, что даже в конце сентября 1917 г. мы все еще нуждались в 41 крейсере и в 55 эскадренных миноносцах или сторожевых кораблях (sloops) для завершения системы конвоев в Атлантическом океане и в 74 сопровождающих кораблях (эскадренных миноносцах, сторожевых кораблях и тральщиках) для проведения системы конвоев в Средиземном море.

Это служит очень ясным показателем трудностей, с которыми мы имели дело в течение 1917 г., и только прекрасная работа британского флота, с неоценимой помощью прикомандированных к нему вспомогательных сил (small craft), укомплектованных рыбаками, офицерами и матросами резерва королевского флота (R.N.R.), и добровольного резерва королевского флота (R.N.V.R.) и самоотверженная храбрость офицеров и команд нашего торгового флота, не смущавшихся никакими опасностями, помогли нам преодолеть трудности периода, по истечении которого наши противолодочные мероприятия начали приносить результаты.

Память об этих днях должна служить нам напоминанием о той судьбе, которая неизменно постигнет Империю, если когда-нибудь будет позволено забыть о нашей зависимости от безопасности наших морских сообщений.

Джесселико

ГЛАВА I

НОВОЕ ОРУЖИЕ В ВОЙНЕ НА МОРЕ

(Август 1914 г. — февраль 1915 г.)

Рано утром 2 августа 1914 г. германские подводные лодки вышли из гавани Гельгоlanda (Heligoland) в сопровождении эскортирующих кораблей. Им не было предписано предпринимать действия, связанные с риском. Лодки должны были лишь выйти в море и занять определенные позиции вокруг островка-крепости. Прибыв на свои места, они должны были остаться там и иметь наблюдение за морем в течение дня; вечером они должны были возвратиться в гавань.

Корабли, эскортировавшие подводные лодки, видя свою паству благополучно ставшей на якорь в назначенных местах, ушли в свежести летнего утра обратно в Гельголанд.

Настолько мало веры имела тогда Германия в боевые качества своих подводных лодок, что она не могла доверить им операции вне видимости берегов без материнской охраны надводных кораблей; она не могла придумать им лучшего использования, чем стоянка в качестве плавучих ящиков для часовых. Большинство ее подводных лодок были технически несовершенными и незаслуживавшими большого доверия. Тренировка их офицеров и команд в мирное время была осторожной вплоть до робости. Весь германский флот, кроме подводников, либо мало, либо совсем не верил в новое подводное оружие и в его боевую значимость.

По возвращении в Гельголанд, в течение вечера 2 августа, подводные лодки получили первые определенные приказания: „немедленно приступить к боевым действиям против Великобритании“.

Однако их повседневная служба в виде неподвижного дозора вокруг острова продолжалась еще в течение ряда ближайших дней. Лодки выходили в 3 часа и весь день брели среди песчаных банок бухты к своим местам.

В качестве выдвинутой линии дозора они обязаны были дать своему флоту первое и своевременное предупреждение о предстоявшем движении британского флота через Северное море. Германское морское командование безотчетно верило, что в эти дни, даже до объявления войны, Англия предпримет массированную атаку всеми ее наличными морскими силами на германское побережье.

До объявления войны ничего не случилось. В полночь на 4 августа Великобритания объявила войну. Но и после этого ничего не произошло: грозная атака произведена не была. Тогда для подводных лодок был разработан план поиска небывалой до тех пор смелости, дальности и продолжительности. Подводные лодки должны были в со-

стае усиленных разведывательных соединений и без сопровождения надводными кораблями вне вод метрополии выйти в Северное море вплоть до линии Норвегия—Оркнейские острова (Orkneys) с целью разведать развертывание британского флота.

До тех пор подводные лодки никогда не предпринимали таких отважных и далеких крейсерств; со времени же этого крейсерства Гельголандская бухта, Балтика и Кильская бухта стали для подводных флотилий ограниченными районами плавания, как бы районами плавания мирного времени.

6 августа, в 4 ч. 30 м., 10 лодок вышли в первое боевое крейсерство. Названия этих пионеров заслуживают упоминания; это были: *U-5*, *U-7* и *U-8* — первоклассные единицы из числа всех построенных до тех пор лодок; *U-9* — под командой офицера, уже имевшего отличия за свою предприимчивость и искусство; несчастливые *U-13* и *U-15* и, наконец, *U-14*, *U-16*, *U-17* и *U-18*.

В 13 ч. 40 м. эскорт кораблей, сопровождавших подводные лодки, повернул на обратный курс и полным ходом ушел на юг под защиту тяжелой артиллерии и гаубиц Гельгоlanda. Лодки были оставлены в открытом море одни, лицом к лицу с войной. Они продвигались на север. Вблизи Хорнс-Рифа (Horns Reef) команды были поставлены по постам для погружения, в ожидании встречи в любой момент с наиболее выдвинутой частью британской блокадной линии.

Встречи не произошло; лодки продвигались дальше и дальше к северу, надеясь встретиться с британскими силами между Шетландскими островами (Shetlands) и Бергеном (Bergen).

В течение похода они лишились участия одной из своих единиц: утром 8 августа в 225 милях от Гельгоlanda вышла из строя одна из машин *U-9*, и эта подводная лодка должна была повернуть обратно. Остальные 9 лодок продолжали поиски британского линейного флота.

В тот же день, 8 августа, в районе острова Фэйр (Fair) *U-15* (командир Поль) обнаружила линейные корабли *Аякс* (*Ajax*), *Монарк* (*Monarch*) и *Орайон* (*Orion*), занятые боевой подготовкой: лодка облизалась и произвела торпедный выстрел по *Монарку*, но неудачно. Эта атака явилась предупреждением для британских кораблей. В течение вечера присутствие неприятельских подводных лодок, уже подозревавшееся, было подтверждено: флагманский линейный корабль *Айрон Дюк* (*Iron Duke*) и *Дредноут* (*Dreadnought*) оба обнаружили перископ.

Гиганты вышли из строя, чтобы нанести таранный удар, но раздать противника своими мощными корпусами им не удалось. Таким образом первая атака и первая контратака потерпели неудачу.

На рассвете следующего дня британская 1-я эскадра легких крейсеров (1st Light Cruiser Squadron), образовавшая завесу впереди эскадры линейных кораблей, вошла в соприкосновение с увертливым врагом.

Наблюдатели находившегося в дозоре *Бермингэма* (*Birmingham*) внезапно обнаружили среди ключев тумана корпус *U-15*, лежавшей в дрейфе без хода. Казалось, что на подводной лодке не несется никакой вахты и, судя по звукам ударов молотков, долетающих сквозь туман, можно было думать, что личный состав занят ремонтом вышедших из строя машин. Изменив курс с расчетом иметь лодку внутри своей циркуляции, *Бермингэм* двинулся вперед, открыв беглый огонь с близкой дистанции. Лодка начала медленно двигаться, но было уже

поздно: форштевень легкого крейсера ударил ее прямо в середину корпуса, разрезав пополам. Обе поврежденные части *U-15* оказались на короткое время на поверхности воды, по всей вероятности потому, что нос крейсера вошел в пробоину при таранном ударе, заткнув ее и дав своего рода водонепроницаемость отрезанным оконечностям. Крейсеру мог быть сделан только временный ремонт, так как необходимость в нем исключала возможность длительной задержки, и много месяцев спустя *Бёрмингем* все еще носил на себе явные доказательства своего успеха в виде изуродовавших его скулы двух длинных вмятин, почти совершенно симметричных по длине и форме.

Тремя днями позже, 12 августа, 7 подводных лодок вернулись в Гельголанд. Но не только *U-15* была обнаружена неприятелем и уничтожена: погибла еще одна лодка — *U-13*; ее командир Швейниц в течение дня доносил о своем местонахождении, и есть подозрение, что его лодка вскоре после этого наткнулась на мину и взорвалась.

Таким образом первая атака на Гранд-Флит окончилась неудачей, причем были понесены первые потери. Вряд ли даже самый заядлый оптимист мог утверждать, что лодки показали свое боевое значение в эту экспедицию. Однако факт встречи подводного врага так далеко к северу доказал неверность предыдущих данных о радиусах действий германских подводных лодок и причинил большое беспокойство: безопасность Гранд-Флита на незащищенной якорной стоянке в Скапа-Флоу (Scapa-Flow) стала уже под вопросом.

Это первое крейсерство во многих отношениях было достойно внимания. По *Монарку* была выпущена торпеда с боевым зарядным отделением, первая выпускавшаяся когда бы то ни было с подводной лодки с целью уничтожения противника. Никогда раньше в морской войне подводный корабль не пытался уничтожить вполне боеспособный движущийся неприятельский корабль-цель. Менее чем в 24 часа *U-15* выполнила первую подводную атаку в боевых условиях, была сама атакована и уничтожена. Начальный гамбит великой игры оказался драматичным и закончился потерей Германией ее пешки. Легкость, с которой была уничтожена *U-15* в первой же атаке неприятельской подводной лодки легким крейсером, вызвала представление, что подводные лодки не представляют в конце концов серьезной угрозы для надводных боевых кораблей. Выводя из частного примера общее правило, некоторые деятели — но не офицеры флота — уверенно предсказывали, что за *U-15* вскоре отправятся на дно моря все остальные подводные лодки. Поэтому дальнейшие события 1914 г. обрушились с особой силой на этих людей, рассудок которых не только не был подготовлен к бедствиям и потрясениям, а был усилен приятной, но чрезмерной самоуверенностью.

8 августа, через 2 дня после начала упомянутого поиска к северу, четыре других подводных лодки были посланы на разведку в Хуфден (Hoofden), как называли немцы район, лежащий юго-западнее линии Терсхеллинг (Terschelling) — Флэмборо-Хэд (Flamborough Head). Эта экспедиция тоже не имела успеха. Выбранные для этой цели лодки с двигателями Дизеля для надводного хода — *U-19*, *U-21*, *U-22* и *U-24* — все, кроме *U-21* (Херзинг), были принуждены вернуться обратно. Эта одиночная лодка шла с намерением воспрепятствовать переброске в Бельгию британского Экспедиционного корпуса. Как из-

вестно, корпус фактически не перебрасывался во Францию до 15—17 августа, хотя авангардные части переправились через Английский канал (Channel) 9-го.

Но работа германской разведки потерпела настолько полную неудачу, что германский штаб вплоть до 22-го оставался в неизвестности о таких больших военных перебросках. Еще более замечательным было желание, высказанное германской военной партией, не препятствовать переброскам британской армии, так как они желали разбить ее на французской территории.

Тем не менее, Херзинг вернулся с весьма ценной информацией относительно системы патруля у восточного побережья Англии. 14-го он вышел вновь в поход вместе с *U-19* для просмотра района от Эгерзунда (Egersund) до Питерхеда (Peterhead). В то же время *U-22* (Хоппе) была послана в разведку к р. Хэмбер (Humber) перед операцией *Альбатроса* (*Albatross*) и *Пеликана* (*Pelikan*) по постановке минного заграждения в этом районе, выполненной 24 августа.

Три подводных лодки благополучно вернулись из похода, хотя две, находившиеся наиболее к северу, доносили о многочисленных дозорах, принудивших их к пребыванию под водой в напряжении в течение многих часов. Херзингу на *U-21* особенно повезло: он прошел 1600 миль без малейшего беспокойства — случай, который даже его командование считало невозможным.

Гайер, известный историк германского подводного плавания, говорит, что эти походы выявили некоторые дефекты конструкции подводных лодок. Главными из числа потребовавшихся исправлений были: уборка телефонных буев, которые всплывали с лодки, находившейся на глубине, обнаруживая ее местонахождение; снабжение лодок колоколами громкого боя в целях предупреждения всех постов о предстоящем срочном погружении; расширение площадки сверху кожуха рубки для увеличения командного мостика.

В сражении 28 августа в Гельголандской бухте (Heligoland Bight) подводные лодки не принимали участия, но в результате британского набега одна полуфлотилия была переведена для базирования в р. Эмс (Ems)¹. Эти силы впоследствии были увеличены до размеров целой флотилии (порядка 10 единиц) с прибавлением подводных лодок типа *U-27*, *U-30* как только они закончили свои испытания в Балтике. В сентябре Херзинг вновь вышел в поход, на этот раз сопровождаемый *U-20* (Дрешер). Поздно ночью на 2 сентября он добрался до Фирт ов Форта (Firth of Forth). Он действительно проник в устье до района Форт-Бриджа (Forth Bridge), прежде чем его присутствие было обнаружено и поднята тревога. После этой неудачной попытки атаковать британские военные корабли в Форте, он дошел до Фирта и изменил курс к югу. Тремя днями позже он вписал свое имя в историю, в первый раз потопив военный корабль самодвижущейся торпедой, выпущенной с подводной лодки.

Вечером 5-го был штурм. Около мыса Сент Эббс Хэд (St. Ebbs Head) Херзинг встретился с лидером Фортекого патруля миноносцев легким крейсером *Патфайндер* (*Pathfinder*) в сопровождении его флотилии.

¹ В начале войны германские подводные силы были разделены на 2 флотилии (flotillas).

Несмотря на произведенное быстрое погружение *U-21*, торпеда попала в маленький крейсер, под передней трубой. Носовая часть корабля взорвалась, охваченная пламенем, кормовая часть поднялась из воды; пораженный корабль накренился и в течение 4 минут пошел на дно, погружаясь носом вместе с 259 чел. его несчастливой команды. Море было так бурно, что не было видно никакого следа торпеды, и поэтому долго недоумевали в определении причины этой внезапной и ошеломляющей катастрофы.

Патфайндер оказался верен своему имени, так как даже своей гибелью он указал тот путь, по которому должна была развиваться морская война, — путь подводных операций, полных смертельной опасности для надводных кораблей — военных и торговых ¹.

Выстрел Херзинга был первым в цепи событий, происшедших осенью 1914 г. и естественно увеличивших популярность германского подводного плавания, прогресс которого был задержан требованиями некоторых флагманов, в особенности гр. адм. Тирпица, настаивавшего на создании „дееспособной подводной лодки, до постройки подводных лодок вообще“. В то же время эти события в значительной степени увеличили тревогу Британии за безопасность Гранд-Флита, стоявшего в своей незащищенной якорной стоянке на Оркнейских островах.

В тот же день, в надежде найти безопасную стоянку, Гранд-Флит перешел в новую угольную базу в Лох-Ю (*Loch Ewe*) на западном берегу Шотландии, пока в Скапа-Флоу тревоги подводной опасности продолжались. Несмотря на выяснявшуюся впоследствии их необоснованность, сами по себе слухи о присутствии необнаруженного противника оказывали отрицательное влияние большого значения.

Следующий удар был нанесен в южных водах с ошеломляющей силой. Со времени переброски в августе во Францию Экспедиционного корпуса, в районе, известном под названием „Броод-Фортиз“ (*Brood Fourteens*), к югу от Доггер-банка (*Dogger Bank*) находился дозор, состоявший из старых броненосных крейсеров (7-я эскадра), имевший назначением прикрывать Дуврский патруль и оказывать поддержку флотилиям Гарвичского отряда (*Harwich Force flotillas*). Эта эскадра, прозванная в шутку „эскадрой живой приманки“ („*Live Bait Squadron*“), слишком быстро оправдала свое зловещее прозвище. Как будто сама природа была в заговоре с атакующими, так как погода вечером 17 сентября заставила эскадренные миноносцы искать убежища в порту. Только после полночи на 22 сентября коммодор Тирвит оказался в состоянии выйти в море из Гарвича (*Harwich*), чтобы образовать противолодочную завесу. В периоды свежей погоды эти большие крейсера несли дозор без какой бы то ни было охраны из эскадренных миноносцев. Опасностью от подводных лодок считали возможным пренебречь, ввиду короткой крутой волны, разведенной штормом; кроме того, предполагали, что германские лодки находятся значительно севернее, у норвежского побережья. Согласно существовавшим распоряжениям три крейсера — *Абукир* (*Aboukir*), *Кресси* (*Cressy*) и *Хог* (*Hogue*) — шли в линии фронта на 2-мильных интервалах друг от друга, курсом *N*, ходом около 10 узл. На рассвете 22 сентября стихло и было ясно;

¹ Pathfinder в переводе на русский язык означает „прокладывающий дорогу“. *Прим. перев.*

у Шевенингских банок (Scheveningen) была большая зыбь. Около 7 ч. 30 м. совершенно неожиданно мощный взрыв потряс *Абукир*. Корабль сразу накренился и через 25 минут перевернулся, оставив большую часть своей команды барахтающейся в воде.

Считая, что причиной катастрофы являются мины заграждения, *Хог* приблизился для оказания помощи погибавшему кораблю, и в свою очередь был подорван двумя торпедами. Через 5 минут его палуба покрылась водой, а еще через 5 минут крейсер совершенно погрузился. Точно так же подошел *Кресси* для спасения оставшихся в живых людей, тоже получил попадание двумя торпедами и через $\frac{1}{4}$ часа затонул.

В последнем случае потери в людях были особенно велики, так как шлюпки *Кресси* были спущены на воду и всецело заняты подборанием людей, оставшихся в воде после гибели двух других крейсеров. Только благодаря самоотверженной помощи двух голландских пароходов и нескольких лоустофских траулеров, пренебрегших опасностью от предполагаемых мин заграждения, около 837 офицеров и матросов было спасено.

Несмотря на все старания спасти всех людей, эта трагедия стоила стране жизни 62 офицеров и 1073 матросов, многие из которых были призванными из запаса и гардемаринами.

Таким ужасным образом обнаружилась подводная опасность в водах метрополии, причем потопление 3 кораблей было делом всего одной малой лодки *U-9* под командой Отто Веддигена. Уже в мирное время он отличился, показав большое искусство управления лодкой. Его военная карьера была ослепительна, как полет метеора, и так же коротка. От его помощника, лейт. Иогана Шписа, мы точно знаем, как была выполнена атака¹. Нам известно лишь очень немного картин закулисной стороны атак подводных лодок, описанных так же ярко, как эта. Посланный в море 20 сентября с приказом в запечатанном пакете препятствовать движению транспортов в Бельгию, Веддиген имел большие затруднения с гирокомпасом при проходе вдоль голландского побережья и оказался в 50 милях в стороне от курса. Вечером следующего дня, 21-го, он искал на ночь убежища на грунте вблизи Шевенингских банок, но волнение было настолько сильным, что, лежа на грунте на глубине 15 саж. (27,4 м), лодка сильно билась о грунт. Из опасения, что удары о грунт вызовут течь, Веддиген принужден был всплыть на поверхность. Здесь около него обнаружили огни четырех кораблей. Считая, что это огни британских эскадренных миноносцев, он счел за лучшее погрузиться вновь. Ему ничего не оставалось, как ходить под водой в течение темного времени, и таким образом в продолжение всей осенней ночи *U-9* бродила, как ночной хищник в джунглях, взад и вперед под волнами.

На следующее утро, непосредственно перед восходом солнца, *U-9* всплыла на поверхность и приступила к зарядке батарей, почти разрядившихся в течение ее лишенной отдыха ночи. Шпис, ведущий лодку, внезапно заметил поднимающиеся из-за горизонта высокие стены военного корабля. Затем, обнаружив четыре облака дыма, он не имел уже

¹ После войны Шпис издал свои воспоминания в виде книги „Sechs Jahre unter Wasser“; есть русский перевод книги под названием „Шесть лет под водой“, изд. Брокгауз-Ефрон. Л. 1929 г. Второе издание книги, значительно дополненное, в русском переводе не издавалось. *Прим. перев.*

больше сомнений, немедленно вызвал Веддигена и получил приказание погружаться.

Началось сближение. На горизонте появились 3 малых четырехтрубных крейсера. Шпис ушел в нос приготовить и установить запасные торпеды и по возвращении в центральный пост узнал от Веддигена, что корабли были крейсерами типа *Бёрмингем*.

Когда ничего не подозревавшие корабли пришли на дистанцию торпедного выстрела, Веддиген отдал приказание погружаться немедленно после торпедного выстрела на 15 м. В 7 ч. 20 м. из носового аппарата была выпущена первая торпеда. Команда ожидала чего-нибудь внезапного, ужасного и катастрофического. Ничего не случилось. Шпис посмотрел на глубомер, обхватил руками перископ и стал ждать. Затем до их ушей донесся глухой удар, сопровождавшийся звонким шумом. Никогда они не слышали ничего подобного. Это был звук взрыва торпеды, передававшийся водой от пораженной цели к атаковавшей подводной лодке. Перископ был поднят опять. Заглянув в него, Веддиген увидел гибнущей свою первую жертву. Возбуждение команды *U-9* было умерено опасением появления течи от близкого взрыва, но быстрый осмотр показал водонепроницаемость корпуса. 25 мин. спустя Веддиген произвел двойной выстрел по второй цели, но настолько сближился, что принужден был дать одной машине задний ход, чтобы отойти от тонущего корабля. *U-9* снова погрузилась.

В это время от старшего механика поступил доклад, что батарея почти разряжена и вскоре будет необходима немедленно всплыть. Несмотря на то что Веддиген продолжал атаку. В кормовых трубах оставались 2 торпеды. Последней запасной торпедой был перезаряжен носовой аппарат.

Взглянув еще раз в перископ, Веддиген обнаружил третий крейсер, стоявший неподвижно и представлявший собой прекрасную цель; его шлюпки были спущены и посланы для спасения погибающих. Через час после выпуска первой торпеды Веддиген отдал команду стрелять обоим кормовым трубам. Одна торпеда промахнулась, другая попала в цель. Крейсер казался неповрежденным, ввиду чего была выпущена последняя торпеда, и корабль получил смертельный удар. Последний взгляд в перископ обнаружил крейсер переворачивающимся. После гибели корабля *U-9* при первой возможности ушла из этого района и приступила к зарядке батарей. Поздно вечером, пробираясь вдоль голландского побережья к своим берегам, она видела на горизонте гарвичские эскадренные миноносцы бешено носящимися взад и вперед в поисках виновника гибели трех больших крейсеров.

Благополучное возвращение в свою базу команды *U-9* вызвало громадные овации. Веддиген отомстил за *U-15*, потопив три крейсера не типа *Бёрмингем*, как он думал вначале, а три больших броненосных крейсера по 12 000 т каждый. Он начал новую эпоху в морской войне, и в результате энтузиазма, вызванного его успехом, возникло намерение вести операции против Гранд-Флита.

Мрачная, потрясающая катастрофа послужила полезным уроком. С одной стороны, оказалось, что большое волнение или зыбь в районе моря с малыми глубинами не мешали подводной лодке сближаться, оставаясь незамеченной, тогда как до этого считали возможным лишь обратное. С другой стороны, теперь было ясно понято, насколько неблагоприятным

было использование старых и больших крейсеров для несения дозорной службы с выдвиганием их в район, находившийся в легко преодолимом неприятельскими подводными лодками расстоянии от баз последних и, наконец, оставление их без охраны эскадренных миноносцев. Продолжать проводить такое использование — значило добиваться другого несчастья. Марк Керр заявляет, что в записке, написанной им перед войной, он защищал мнение о необходимости в случае начала военных действий отозвания больших кораблей с Северного моря, чтобы удачная атака вроде происшедшей, не принудила убедиться в мощности подводного оружия. После горького опыта усвоили этот урок англичане, но принцип не подставлять боевые корабли в качестве удобных целей для неприятельских торпед получил признание лишь после того как французы и итальянцы подобным же образом понесли тяжелые потери.

В результате потопления трех кораблей 7-я крейсерская эскадра перестала существовать. 2 октября было поставлено минное заграждение в 40 милях севернее Остенде (Ostend), южнее поля, выставленного *Кёнигин Луизе* (*Königin Louise*) в первые дни августа. К концу года было поставлено около 2 000 английских мин, но применявшийся образец мин обладал недостатками, и английские минные постановки к июню следующего года фактически прекратились совершенно. Единственной ценностью этих заграждений было то, что само по себе предполагаемое наличие мин удерживало на некоторое время неприятельские подводные лодки от прохода через подозрительные в смысле присутствия мин районы. Но еще является вопросом, были ли нанесены этими минами какие-либо повреждения, кроме того вреда, который ими был нанесен своим кораблям. В самом деле, немцы объявили в приказе: „Английские мины не взрываются“. Они уверяли, что в районах, которые англичане объявили минированными и опасными для плавания, иногда вовсе не оказывалось мин. В конце концов результаты были те же: объявление района опасным без его минирования давало тот же результат, что и объявление района опасным с постановкой в нем мин, не оказывавших никакого действия. Во всяком случае, были там мины или нет, ни один корабль не был поврежден в районе их расположения. Позднее немцы, считая, что мы опять их запугиваем „фигтивными заграждениями“, начали гордо пересекать районы, в которых находились действовавшие мины, что и вело их лодки к гибели. В конечной стадии войны из общего числа случаев гибели подводных лодок наибольшее число случаев давали мины. Таким образом первоначальные недостатки английских мин имели по крайней мере ту заслугу, что они усыпляли бдительность врага.

Непосредственно перед постановкой минного заграждения последовало дальнейшее развертывание подводной войны. Командиру *U-18* Хеннигу принадлежит первенство прохода Дуврским проливом (Dover Straits). После атаки легкого крейсера *Аттензив* (*Attentive*) у Дувра 27 сентября он прошел узкость 30-го и вернулся перед самой постановкой заграждения. Для обеспечения секретности, столь необходимой для успеха минных операций, необходимо было отложить постановку до наступления ночи и производить ее под прикрытием эскадренных миноносцев. Вероятно, *U-18* была именно той лодкой, которая атаковала 2 октября к югу от Гудвинских мелей (Goodwins) старую английскую лодку *В-3*.

Главной трудностью, встреченной Хеннигом во время этого похода, были сильные течения; в то же время он нашел в проливе ту же обстановку, что и в мирное время, со всеми навигационными огнями на берегу, плавающими маяками и буями, обслуживавшими в ночное время морские перевозки в узкости.

Другие подводные лодки оперировали в октябре значительно севернее. *U-16* (Хансен) 1 октября вышла в поход, рекордный по длительности плавания и продолжавшийся 15 дней. Перед возвращением этой лодки, Веддиген на *U-9* опять вышел в море, на этот раз в сопровождении *U-17* (Фельдкирхнер) для атаки Гранд-Флита на его якорной стоянке. Стучилось так, что как раз в это время из Халифакса (Halifax) перебрасывались войска Канадского экспедиционного корпуса. Были приняты спешные мероприятия, чтобы воспрепятствовать выходу германских кораблей в Атлантику и нападениям на конвой транспортов. В частности 10-я крейсерская эскадра (состоявшая из старых крейсеров типа *Эдгар* (*Edgar*)) была переброшена с северной блокадной линии (Исландия—Шетландские острова) в район к востоку от Эбердина (Aberdeen). 15 октября две подводных лодки вступили в соприкосновение с этим кордоном. Крейсера ходили в линии фронта, на дистанции в 10 миль один от другого.

Еще раз *U-9* встретила неприятельские корабли на рассвете и у нее появилась большая надежда повторить тройной успех 22 сентября; но вскоре Веддиген и Шпис убедились, что им придется иметь дело с совершенно новым положением вещей. Идя в простом строю, одним и тем же курсом, постоянной скоростью, *Абукир*, *Кресси* и *Хог* сделали проблему сближения и атаки такой простой, какую только может себе представить атакующая подводная лодка. Теперь англичане использовали полученный урок. Крейсера типа *Эдгар* держались вдалеке друг от друга, постоянно изменяли курс, меняли скорость, иногда следуя 7-узловым ходом, иногда увеличивая его до 14 узл. Атака такой цели была неизмеримо более трудной, так как обстановка и условия сближения и атаки менялись с минуты на минуту. Такова была тактика, принятая англичанами после гибели трех крейсеров для уклонения от атак подводных лодок. Поэтому у *U-9* ничего не вышло. Часами она выслеживала крейсера, стараясь выйти на позицию на нужной дистанции. Наконец, Веддиген и Шпис потеряли надежду и ушли на глубину.

Затем колесо фортуны опять повернулось к *U-9*: крейсера приближались. Веддиген снова взял на себя командование, все разошлись по своим постам для погружения; *U-9* пошла на перископной глубине. Море было очень спокойно, так что перископ нужно было обнажать с большой осторожностью. Крейсера обменивались между собою сигналами. Была спущена шлюпка, по всей вероятности—для передачи приказов или доставки посланного человека.

Между английским и германским изложениями дальнейшего есть разногласия. Для *U-9* внезапно появилась опасность быть протараненной одним из ее противников; был ли это *Хаук* (*Hawke*) или *Эндимшон* (*Endimion*)—неясно. Веддиген решил поднырнуть под него и рассчитал, что, вынырнув с другого борта, он окажется на прекрасной позиции для выстрела одним из кормовых аппаратов. Но когда он всплыл, то увидел крейсер не позади себя, а впереди. Его объяснение случив-

шегося заключалось в том, что крейсер в безрезультатной попытке таранить лодку описал полуциркуляцию и подставил себя в положение прямо перед ее носом. Теперь *U-9* располагала возможностью, которой добивалась с того момента, как на рассвете впервые обнаружила крейсера. Из носового аппарата была выпущена торпеда, попавшая в *Хаука*; он подходил для получения почты с *Эндимиона* и, получив почту, шел своим курсом, имея в момент, когда произошел взрыв, ход от 12 до 13 узл. Старый корабль сразу же получил крен, перевернулся и затонул в 8 минут, унося с собой около 500 чел. команды. Других крейсеров в виду не было, но часом позже *Тизеус* (*Theseus*) разошелся с торпедой, выпущенной *U-17*. В это время все корабли получили приказание идти на *NW*; от *Хаука* не поступало никакого ответа, и в результате предпринятых поисков был обнаружен лишь плот с одним офицером и несколькими членами команды.

Нанеся свой второй удар, Веддиген возобновил свою первую попытку проникнуть в Скапа-Флоу; у восточного входа он атаковал дивизион эскадренных миноносцев и едва не достиг успеха в атаке на *Эларм* (*Alarm*). Он так увлекся, что обнаружил *Нимфе* (*Nymphe*) только перед собой и избежал таранного удара лишь быстрым погружением. Грохот машин и винтов миноносца в момент прохода над лодкой буквально оглушили команду *U-9*. Когда *U-9* вернулась в базу, то узнала, что 20 октября *U-17* осмотрела и потопила пароход *Глимпра* (*Glitra*) (866 т), шедший из Ставангера; это было событием большого значения, последствия которого должны были сказаться немедленно же.

В южных водах *U-20* причинила много беспокойства. 13 октября у острова Уайт (*White*) миноносцем № 116 была обнаружена подводная лодка, быстро погружившаяся. Ее присутствие вызвало большие сомнения в безопасности совершавшего переход канадского конвоя. Пункт назначения транспортов с войсками был изменен с Саутхэмптона (*Southampton*) на Плимут (*Plymouth*) в уверенности, что подводная лодка не рискнет забраться так далеко к западу. Между тем, Дрешер на *U-20* нашел возвращение Английским каналом рискованным и решил держаться и пройти у западного побережья, обогнув Шотландию с севера. Прошел ли он Ирландским морем или вдоль западного Ирландского побережья — неясно. 17-го у Бэтт-ов-Льюис (*Butt of Lewis*) он неожиданно встретился с 4 линейными кораблями и завесой эскадренных миноносцев, и был настолько удивлен, что упустил возможность атаки. 18-го Дрешер вернулся, преодолев трудности, заключавшиеся в обходе кругом Британских островов.

У западного побережья Шотландии тревоги опасности от подводных лодок становились возрастающе частыми, а германские лодки начали проходить западнее Оркнейских островов. Поход *U-20* держался немцами в полнейшей тайне, но когда присутствие лодки у Лох-Ю 7 октября было окончательно установлено, уверенности в безопасности Гранд-Флита больше быть не могло.

Действительно, Веддиген не добился успеха при своей попытке достигнуть якорной стоянки Скапа-Флоу, но скорее из-за неудачи, чем благодаря достаточно действительной дозорной службе. После этого было принято решение перевести линейные корабли в Лох-Суилли (*Lough Swilly*), на северном побережье Ирландии, до тех пор, пока Скапа-Флоу не сможет быть обеспечена от проникновения подводных

лодок. Тот факт, что часть Гранд-Флита принуждена была пройти при этом через минное поле, поставленное у Лох-Суилли *Берлином* (*Berlin*), и потеряла при этом линейный корабль *Одэиэс* (*Audacious*) — одну из своих мощнейших единиц, не уменьшает глубокой значительности этого шага. Он означал, что несколько подводных лодок принудило наиболее мощный из всех известных в истории линейный флот покинуть свою первую базу и отступить во вторую, а затем — в третью, каждый раз в более удаленную от главного морского театра часть Северного моря. Отступление Гранд-Флита в этом смысле было фактом не менее серьезным, чем германский прорыв во Фландрии в марте — апреле 1918 г. Была потеряна „сдерживающая“ („containing“) позиция у Оркнейских островов и вместе с тем — поддержка для линии Северной блокады (Northern Blockade). Все восточное побережье оказалось рискованнейшим образом предоставлено возможности неприятельских нападений; морские силы в этих водах были оставлены без поддержки. Одним словом, замысел всего стратегического развертывания был нарушен на некоторый период германскими подводными лодками. Какие колоссальные возможности открылись в результате действий подводных лодок для совместных операций германского флота и армии! Поистине счастьем было для нас, что немцы упустили громадные возможности, которые могли быть ими использованы!

Перед возвращением *U-20*, новая лодка *U-27* (Вегенер) вышла ей на смену. Едва начав свой поход, она встретила 18 октября у Боркум Рифа (Borkum Riff) с английской подводной лодкой *E-3*. Вегенер говорит, что его торпеда буквально разорвала ее на две части, но опасаясь, что поблизости могут быть другие лодки, он не смог предпринять поиски оставшихся в живых.

Затем *U-27* возобновила прерванный этой встречей поход к Дуврскому проливу; вслед за ней *U-19* (Кольбе) вышла несколькими днями позднее. Эта последняя должна была идти в Зеебрюгге (Seebrügge), недавно занятое германскими войсками. У голландского побережья, ночью 24 октября, в полной темноте, на нее наскочил эскадренный миноносец *Бэдджер* (*Badger*), и она должна была вернуться в поврежденном состоянии в свою базу. Стоит отметить, что эта лодка-ветеран пережила многие опасности в течение войны, и в феврале 1918 г. потонула 36 000 т тоннажа в Ирландском море. В позднейший период военных действий командование ею принял Шписс. В своей книге он рассказывает о многих замечательных случаях выхода *U-19* из затруднительных положений в Балтике, Северном море, Английском канале и Атлантике.

Едва *U-19* оказалась в положении „hors de combat“, вместо нее вышла в море *U-24* под командой Шнейдера. В течение этого замечательства на долю *U-19* выпало незавидное отличие совершения первого зверства германской подводной войны. 26 октября у мыса Гри-Нез (Gris Nez) лодка встретила французский пароход *Амираль Гантом* (*Amiral Ganteaume*)¹ (4 590 т), имевший на борту 2 500 бельгийских беженцев, и Шнейдер не колебался взорвать его торпедой. Хотя корабль не потонул и был отбуксирован в Булонь (Boulogne), на нем погибло во время паники, возникшей среди перепуганных деревенских

¹ Бывший лайнер линии Аллана *Хайберниан* (*Hibernian*).

жителей, около 40 чел. Более законный успех был достигнут потоплением старого крейсера *Хермес* (*Hermes*), использовавшегося как авиаматка. Он был подорван на пути из Дувра в Дюнкерк (*Dunkirk*) 31 октября двумя торпедами с *U-27*, и это потопление стоило гибели 22 чел. Присутствие у берегов Фландрии бомбардировочной эскадры (*bombarding squadron*) адм. Хууда было несомненно сильным притягательным объектом для подводных лодок. Но им не удалось достигнуть большего успеха, чем увеличение трудности выполнения операций¹.

Авария *U-19* только отсрочила прибытие неприятельских сил во фландрские порты. Первой вошла в Зеебрюгге 9 ноября подводная лодка *U-12*; в течение того же месяца за ней последовали *U-5*, *U-8*, *U-11* и *U-24*. Зеебрюгге в это время использовался лишь как выдвинутая база, из которой подводные лодки могли тревожить атаками движение в Английском канале и неприятельские военные корабли в южных водах. В качестве самостоятельного соединения, отдельного от Флота Открытого моря, фландрская флотилия была образована только 29 марта 1915 г.; до этого подводные лодки просто пользовались фламандскими портами как опорными пунктами.

Два дня спустя после прихода *U-12* Форетман вышел на ней в пролив и обнаружил старую канонерскую лодку *Найгер* (*Niger*), стоявшую без всякой охраны на якоре у мола Диль (*Diel pier*). Он быстро потопил ее. Вероятно эти лодки производили предварительную разведку перед набегом линейных крейсеров на Ярмут 3 ноября. Они же образовали завесу, чтобы преградить путь неприятелю при преследовании им отступавших германских кораблей.

Потопление парохода *Глитра* 20 октября было уже упомянуто. Следующее нападение произошло 11 ноября, когда почтовый пароход Большой восточной линии *Кольчестер* (*Colchester*) (1 209 *m*) был атакован в Северном море подводной лодкой и спасся от нее бегством.

Это была первая атака, потерпевшая неудачу. 20 дней спустя *U-21* появилась перед Гавром (*Harve*) и остановила пароход *Малахит* (*Malachite*) (718 *m*); дав его команде достаточное время, чтобы покинуть корабль, Херзинг потопил его артиллерийским огнем. Подобным же образом 26-го он поступил с пароходом *Примо* (*Primo*) (1 366 *m*).

¹ Увеличившуюся активность подводных лодок показывает число соприкосновений с ними, о которых было донесено в течение октября.

2 октября. Подводная лодка *B-3* атакована в Дуврском проливе. 5—7 октября. Эскадренные миноносцы *Мохаук* (*Mohawk*) и *Кокетт* (*Coquette*) видели подводную лодку в Дуврском проливе; другую видели дрейтеры у буя Смита-Нол (*Smiths Knoll*); третью — у Лох-Ю. 9 октября. Крейсер *Энтрим* (*Antrim*) атакован подводной лодкой у Скюденаеса (*Skudenaes*). 10 октября. Эскадренный миноносец *Эттак* (*Attack*) атакован подводной лодкой у банки Схаувен (*Schowen Bank*). 11—13 октября. Миноносец № 116 преследовал подводную лодку у острова Уайт. Монитор *Сиверн* (*Severn*) атакован подводной лодкой в Дуврском проливе. Эскадренный миноносец *Гошаук* (*Goshawk*) атакован у побережья Голландии. 15 октября. Крейсер *Хаук* (*Hawke*) потоплен подводной лодкой *U-9*; лидер *Свифт* (*Swift*), спасавший уцелевших, атакован 3 раза; крейсер *Тезеус* (*Theseus*) атакован *U-17* в Северном море. 16 октября. Эскадренный миноносец *Эларм* (*Alarm*) атакован *U-9* у Оркнейских островов. 17 октября. Канонерская лодка *Ледя* (*Leda*) и лидер *Свифт* атакованы у Скапа-Флоу. 21 октября. Эскадренный миноносец *Линкс* (*Link*) видел подводную лодку у Кромарти Фирта (*Cromarty Firth*). Эскадренный миноносец *Баджер* (*Badger*) таранил *U-19* у берегов Голландии, другая лодка была видна в Лох-Ю и у Шелл (*Shell*). 31 октября. Крейсер *Хермес* (*Hermes*) потоплен в Дуврском проливе.

В обоих случаях человеческих жертв не было. После этого наступило затишье. В декабре две из этих лодок пропали без вести: *U-5* (Леммер) и *U-11* (Суходолец); предполагают, что они погибли на минном поле у Зеебрюгге.

Кроме подводных сил, оперировавших в южных водах, другие лодки действовали в Северном море. Уход Гранд-Флита на север имел своим следствием то, что поиск английских эскадр линейных кораблей, произведенный *U-22* в октябре, был безрезультатен. Вторая попытка нападения была сделана 23 ноября, когда *U-16* и *U-18* пытались проникнуть через линию охранения в Скапа-Флоу. Но Гранд-Флита там не было: неизвестно для атакующих он вышел к Гельголандской бухте (Bight) для поддержки бомбардировки Зеебрюгге Дуврским патрулем. *U-18* (Хенниг) 23-го рано утром предприняла попытку без всякого шанса на успех; ей удалось успешно пройти вглубь до бона в проходе Хокса (Ноха), следуя в кильватерной струе парохода. Когда осмотр якорной стоянки показал отсутствие Гранд-Флита, она изменила курс для выхода обратно. *U-18* не успела еще далеко отойти, как ее обнаружили вооруженный траулер *Токио* (*Tokio*). В скором времени она была замечена другим вооруженным траулером *Дороти Грей* (*Dorothy Grey*), таранившим ее. По всей вероятности были повреждены как горизонтальные рули, так и перископы. *U-18* быстро погрузилась, коснулась дна и всплыла на поверхность. Тараненная вторично, на этот раз — присоединившимся к охоте эскадренным миноносцем *Гарри* (*Garry*), *U-18* еще раз ушла на глубину и снова вырвалась на поверхность воды. Совершенно изуродованная, она потащилась вдоль Пентланд Скерриз (Pentland Skerries). Ее команда выпускала ракеты, и, когда подошел *Гарри*, *U-18* затонула у Мюкл Скерри (Muckle Skerry). Видя невозможность уйти, команда затопила лодку. Весь экипаж, кроме одного человека, был спасен.

U-16 (Ханзен) тоже производила разведку у южного прохода, но также ни одного корабля из состава Гранд-Флита не обнаружила. В течение ближайших двух дней она причинила много беспокойства неприятелю, пытаясь войти в Лервик (Lerwick) (Шетландские острова); вблизи этого порта она была атакована и отогнана канонерской лодкой *Скипджек* (*Skipjack*).

В тот же день *U-17* также вошла в норвежские воды в поврежденном состоянии, но ушла на следующий день, чтобы избежать интернирования. После попытки набега на оркадскую¹ якорную стоянку флота активность подводных лодок уменьшилась. 15 декабря во время бомбардировки Скаборо (Scarborough) три подводные лодки находились на позициях у устья р. Хэмбер, используя данные произведенной *U-27* разведки минных полей у восточного побережья Англии.

Гайер указывает, что подводные лодки Северного моря были приписаны для несения дозорной службы к береговой обороне из опасения ожидавшейся вскоре попытки англичан заблокировать устья германских рек брандерами. Только однажды двум лодкам было предписано произвести поиск и атаковать неприятельские корабли вблизи Гельго-ланда.

В рождественские дни 1914 г. английскими самолетами, выпущенными с авиаматок, был предпринят налет на Куксхафен (Cuxhaven); в связи

¹ Оркады — древнее название Оркнейских о-вов. Прим. ред.

с этим *U-20*, *U-22* и *U-30* были высланы для атаки надводных кораблей. Первая из упомянутых лодок стреляла торпедой по одному из сопровождавших легких крейсеров, другие два избегли атаки благодаря имевшейся завесе эскадренных миноносцев. 24 января 1915 г. во время боя линейных крейсеров у Доггер-Банки шесть подводных лодок были еще раз расположены в устье р. Эмс и у Гельголанда, в ожидании приказа о атаке преследовавших английских кораблей, на случай если бы это оказалось необходимым. Таким образом твердая уверенность британской эскадры линейных крейсеров в присутствии германских подводных лодок во время боя была совершенно ошибочна. Но уже само по себе подозреваемое присутствие лодок оказало весьма важное влияние на преследование, вызвав установление тесной противолодочной завесы вокруг поверженного *Лайона* (*Lion*) на время его буксировки обратно в Розайт (*Rosyth*) в целях полного обеспечения его от торпедных атак.

В это время германские подводные лодки, будь они в море, могли иметь значительные шансы на успех атаки неповрежденных английских линейных крейсеров, но бездейтельность Флота Открытого моря и малое число подводных лодок помешали разработать и провести совместную операцию надводных сил и подводных лодок. Подобная комбинированная операция была предпринята в серьезном масштабе только годом позже.

Новый год начался с крупнейшего успеха, достигнутого подводной лодкой. В течение рождественской недели *U-24* (Шнейдер) была в крейсере в западной части Английского канала. В это же время 5-я эскадра линейных кораблей была выслана из Мэдьюи (Medway) к Портленду (Portland) для прохождения артиллерийских стрельб. Ввиду предполагавшейся безопасности западной части Канала, вокруг линейных кораблей не было образовано завесы эскадренных миноносцев. Нужно заметить, что большое крейсерство *U-20* от о-вов Силли (Scilles) до Оркнейских островов не было тогда известно адмиралтейству. В течение всего дня 31 декабря подводная лодка, притаившись, скользила вслед за эскадрой, а линейные корабли не подозревали о грозившей им опасности. С наступлением ночи они взяли курс на о-в Уайт с намерением возобновить стрельбу на следующий день. Поднялся сильный южный ветер, и эскадра шла малым ходом при бурном море. В ранние часы первого дня нового года *U-24* нанесла свой удар: *Формидэбл* (*Formidable*) был поражен торпедой.

В соответствии с инструкциями, изданными после потопления трех крейсеров в сентябре, прочим кораблям, шедшим в строю, было приказано воздерживаться от сближения с поврежденным линейным кораблем, и *Формидэбл* затонул с потерей 550 чел.

В результате этого трагического события к военному командованию была обращена настойчивая просьба отнять у немцев обратно Зеебрюгге и Остенде. В то же время было решено поставить поперек Дуврского пролива дрейфующие сети (drifter nets), в расчете, что в них будут запутываться проходящие через пролив подводные лодки; тогда к этому месту должны были подходить вооруженные яхты или эскадренные миноносцы и уничтожать неприятеля подрывными тралами (explosive sweeps). Поскольку глубина этих сетей достигала лишь 60 футов (18,3 м), а глубина погружения германских подводных лодок того времени имела пределом около 164 футов (50 м), для лодок являлось вполне возможным подныривать под сети. Больше того, поскольку дрейфтеры могли

держаться в море только днем, проходившие подводные лодки могли просто дожидаться наступления ночи и тогда миновать препятствие. Сигнальные буи сетей днем были ясно видны лодкам и давали возможность обойти заграждение. Сети как противолодочное средство не были новой идеей; они были испытаны давно, еще в 1906 г. В Дуврском проливе их ценность значительно понижалась вследствие сильного течения.

Независимо от этих попыток препятствовать проходу подводных лодок немцы потеряли еще две единицы от несчастных случаев. Три лодки — *U-22*, *U-31* и *U-32* — 13 января вышли в поход к устью Темзы (Thames), но на девятый день *U-32* вернулась поврежденной; *U-22* (Хоппе) вернулась 27 января, сообщив трагическое известие: шестью днями раньше, у голландского побережья, *U-22* встретила подводную лодку, дважды вызвала ее для обмена опознательными, но не получила ответа. Считая, что перед ней английская лодка, Хоппе потопил ее торпедным выстрелом. С погибшей лодки был подобран только один человек, уцелевший из числа команды *U-7*, которой командовал Кениг, лучший друг Хоппе.

Третья лодка, *U-31* (Вахендорф), совсем не вернулась; по предположениям она взорвалась на mine у восточного побережья Англии. Германская версия объяснения этого таинственного исчезновения считает причиной гибели неудачное погружение или гибель команды вследствие дефектов аккумуляторной батареи; в дальнейшем — будто бы 6 месяцев спустя — она была найдена англичанами, сохранившею водонепроницаемость и с мертвой командой на своих постах. Это — интригующая сказка, не имеющая никаких подтверждений. Истиной является то, что точные обстоятельства, дата и место гибели *U-31* остаются такой же тайной для британского морского командования, как и для германского.

Тем не менее все эти первые выступления подводных лодок были неоценимы для воздействия на неприятеля, и вскоре была предпринята в качестве опыта операция, широкая по масштабу и важная по своим последствиям. Херзингу было поручено расширить зону подводной опасности, распространив ее на морской район к западу от Англии. Покинув Вильгельмсхафен (Wilhelmshaven) 21 января и проходя Дуврским проливом, *U-21* появилась 29-го у острова Уолней (Walney Island) и обстреляла Барроу (Barrow), причинив незначительный вред, после чего была отогнана батареями острова Уолней.

На следующий день она потопила подрывными патронами (sank with bombs) три парохода — *Килкон* (Kilcoan) (416 т), *Линда Блани* (Linda Blanche) (369 т) и *Бэн Кручан* (Ben Cruachan) (3 092 т) — все у ланкаширского побережья.

Пройдя к югу, она была атакована у Финшгарда (Fishguard) вооруженной яхтой *Вандюэра* (Vanduar), но случайно осталась невредима.

При проходе Дуврского пролива *U-21* пришлось преодолеть лишь небольшие трудности. Положение сетей было обозначено их буями, и *U-21* благополучно прошла; мины были избегнуты проходом через заграждения в малую воду, когда мины были близко к поверхности воды и благодаря этому видны.

Пока Херзинг находился в этом крейсерстве, *U-19* действовала у голландского побережья; 21-го она потопила подрывными патронами пароход *Дэруорд* (Durward) (1 301 т).

В Английском канале была *U-20* (Дрешер). Она применяла другой метод потопления, стреляя торпедами без всякого предупреждения в ничего не подозревавшие жертвы.

Этим упрощенным методом она потопила 30-го пароходы *Эйкарна* (*Icaria*) (4 335 т), *Токомару* (*Tokomaru*) (6 048 т) и *Ориоль* (*Oriole*) (1 489 т), последний — с полным комплектом команды числом 21 чел.

Таково было начало длинного списка жертв — людей, не участвовавших в войне (*non-combatant*) и уничтоженных германскими подводными лодками. С этого времени, вплоть до февраля 1917 г. (когда началась „неограниченная“ война без всяких претензий на гуманность), 27% уничтоженных судов было потоплено без всякого предупреждения. Дрешер, как будто для того, чтобы подчеркнуть свои мрачные подвиги, в сумерки 1 февраля стрелял торпедой, но промахнулся, по большому госпитальному судну *Эстюрис* (*Asturias*) (12 002 т), несмотря на то, что оно было ярко освещено и на его корпусе были накрашены согласно правилам белые и зеленые полосы, прерывающиеся красными крестами.

Кроме потопления *U-16* пароходов *Дэлуич* (*Dulwich*) (3 289 т) и *Вилль-де-Лилль* (*Ville de Lille*) (997 т) 15 февраля у Гавра (с гибелью 2 чел.), случаев хищничества больше не было, вплоть до официального открытия в 1915 г. войны против торговли. До этой даты (18 февраля 1915 г.) в общем было потоплено 11 британских пароходов и 1 союзный и поврежден 1 союзный пароход.

Немцы объявили, что будут атаковать многочисленные транспорта с войсками, выходящие из британских портов, применяя „все средства, имеющиеся в их распоряжении“, но не достигли никакого успеха против этих судов.

Первая фаза закончилась. Немцы увидели у себя в руках оружие, которым они могли наносить противнику удары с такой свободой, какая была недоступна надводным кораблям: подводные силы заставили Гранд-Флит отступить с якорных стоянок Северного моря. Немцы натолкнулись на средство борьбы с неприятельской торговлей. Подводные лодки доказали, что они обладают значительно большей способностью к длительным действиям в море (*power of endurance*), чем им приписывали. Германской стороной было сделано открытие, что в некоторых районах может устанавливаться периодически сменяющийся дозор (*intermittent patrol*); с британской стороны с самого начала войны было найдено возможным держать в Гельголандской бухте непрерывный, способный скрываться под воду дозор (*diving patrol*).

Быть может неразумно немцы произвели после незадуманного заранее потопления парохода *Глитра* эксперимент с войной против торговли, носивший характер случайного. Эта первоначальная попытка показала, что в дальнейшей стадии мог быть нанесен гораздо более серьезный удар британскому союзному и нейтральному судоходству. Казалось, мало что могло быть сделано для предотвращения этого удара, если он вообще когда-нибудь должен был быть нанесен. В южной части Северного моря были поставлены минные поля, а в Дуврском проливе были установлены противолодочные дрейфующие сети (*drifter nets*). С другой стороны, возлагались надежды на успех патрульной службы, охранных завес для эскадр линейных кораблей и советов капитанам торговых судов использовать скорость хода для уклонения от атак подводных

лодок. 11 британских пароходов было потоплено, но 5 других спаслись бегством; более серьезными событиями были уничтожение 1 линейного корабля, 4 крейсеров, 1 легкого крейсера, 1 авианосца, 1 старой канонерской лодки и 1 подводной лодки. Немцы со своей стороны имели причиной для сожалений исчезновение 7 единиц из их немногочисленных подводных сил.

Гибель не была восполнена окончанием постройки 3 или 4 новых подводных лодок. Однако был сделан заказ на постройку 20 больших и 33 малых прибрежных лодок и подводных заградителей. У германского морского командования не было больше сомнений в действительной боевой ценности своих подводных лодок.

ГЛАВА II

ОПЫТ И ОШИБКА. ПЕРВЫЙ ПЕРИОД ВОЙНЫ ПРОТИВ ТОРГОВЛИ

(Февраль—сентябрь 1915 г.)

I

Когда идея ведения войны против торговли подводными лодками впервые появилась у немцев? Ответ на эту загадку открыл бы многое, остающееся до сих пор неясным. Как определенно утверждал покойный сэр Джолиан Корбетт¹, до войны считали, что Германия не постесняется использовать подводные лодки против неприятельских торговых судов¹. Такой образ действия расходился бы с германскими призовыми правилами. Эти правила в согласии с морским международным правом устанавливали следующий принцип: захваченное судно может быть уничтожено на месте только в том случае, если окажется невозможным или практически невыполнимым доставить приз в порт. Это уничтожение не должно предприниматься, „пока все люди, находящиеся на судне, не будут доставлены в безопасное место, если возможно — с их вещами и имуществом“.

Как могло случиться, что столь гуманные принципы подверглись сомнению или оказались нарушенными? Чтобы ответить на этот вопрос, следует вкратце рассмотреть, каким образом возникла идея использования подводных лодок против торговли. Но прежде чем заняться этой темой, следует предварительно сказать несколько слов о развитии противолодочной борьбы. Через 3 года после заказа первых британских подводных лодок, подводные лодки принимали участие в Спитхэдских маневрах 1904 г., когда в качестве противолодочных средств уже существовали сигнальные сети (indicator nets) и тралы. Известно, что во время этих испытаний погибла лодка *A-I*. Эта катастрофа заставила отложить на время все изыскания и применение противолодочных средств борьбы. В 1910 г. был учрежден Комитет для рассмотрения мер защиты против подводных лодок, в числе которых были дымовые завесы, плавающие зигзагообразными курсами (zigzagging), маскирующая окраска (deser-

¹ Ю. Корбетт. Операции английского флота в мировую войну, т. II, стр. 146 (J. Corbett, Naval operations, v. II, p. 132) (здесь видимо недоразумение, у Корбетта сказано наоборот — „посоветоваться“. — Прим. ред.).

tive painting) корпуса судов, мины, ручные гранаты (hand-grenades), буксируемые мины (towing-charges), выслеживание подводными лодками (stalking by submarines) и вооружение подводных лодок артиллерией¹. Нужно заметить, что англичане были против установки орудий на подводных лодках и, действительно, неизвестно ни одного случая, когда подводная лодка была бы уничтожена орудийным огнем другого подводного корабля.

Все перечисленные меры были рассмотрены применительно к нападениям подводных лодок на военные корабли, одиночные или в составе соединений; подводная война против торговых судов не обсуждалась. Однако к концу 1913 г. лорд Фишер совместно с капитаном С. С. Холл составили записку, в которой предсказывалось, что немцы будут использовать свои подводные лодки для нападения на торговые суда. Эта новая идея казалась настолько уродливой, что и Первый лорд² и Первый морской лорд³ заявили, что записка „испорчена (murred) этим предположением“. На британских морских маневрах 1913 г. подводные лодки оказались замечательно эффективными; в то же время немцы на морских маневрах, производившихся весной 1914 г., проработали план совместных операций подводных лодок и эскадр линейных кораблей. Маневры прошли так успешно, что была подвергнута рассмотрению идея „дурацких ловушек“ (booby traps).

По словам Гайера, была доказана способность подводных лодок эффективно проводить операции совместно с надводными кораблями или против них, и что эти результаты сильно повлияли на операции подводных лодок в первый период войны. Германские лодки базировались на Гельголанд, чтобы находиться поблизости к Флоту Открытого моря, совместно с которым они должны были действовать; с другой стороны, они должны были содействовать и отражению всякого мощного британского удара против германского побережья Северного моря, в особенности против Боркума (Borkum) и Сильта (Sylt). Перед войной немцы проводили упражнение, известное под названием „траление перископа“ („periscope trawling“); предполагалось, что при этом использовался один из видов подрывного трала (explosive sweep), буксируемого эскадренными миноносцами.

К.-адм. Шпиндлер категорически отрицает, что до войны Германия замышляла операции подводных лодок против торговых судов⁴. Однако было сделано одно крайне симптоматичное и интересное признание. Гайер, рассматривая довоенные соображения о боевой ценности подводных лодок, говорит: „Правда, перед началом войны один из лучших технических знатоков этого боевого средства, старший лейтенант Блюм, подсчитал число подводных лодок, необходимых для ведения крейсер-

¹ Brassey's *Naval Annual*, 1919, стр. 131.

² Уинстон Черчилль.

³ Адм. Принц Луи Баттенбергский (позднее маркиз Милфорд Хевен).

⁴ „До начала войны в 1914 г. в Германском флоте не делалось никаких приготовлений к использованию подводных лодок против неприятельской торговли. Германское морское командование не разрабатывало плана операций, согласно которому противник — Англия — должен был подвергнуться нападению на его морскую торговлю, и таким образом не подготовилось к использованию оружия, которое было бы очень действительно для удара по жизненному нерву „Островной Империи“. Spindler, „The value of submarine in warfare“ (К.-адм. Шпиндлер „Значение подводных лодок в морской войне“). United States Naval Institute Proceedings, май 1926, стр. 837.

ской войны против Англии, и установил это число в 200 единиц¹. Этот расчет впоследствии оказался замечательно точным. В связи с этим возникает вопрос, составил ли Блюм свой доклад по официальному поручению или с какой-нибудь другой целью. Если он сделал это по распоряжению свыше, то отрицание Шпиндлером существования заранее разработанных планов вызывает сомнение. Однако следует помнить, что такой высокий авторитет, как покойный адм. Шеер, отрицает наличие подобных приготовлений, заявляя, что „столь агрессивные идеи были совершенно чужды нашей морской политике“².

Гайер пишет, что еще в сентябре 1914 г. вопрос об операциях против британских торговых судов обсуждался и был отвергнут. Отклонение основывалось отнюдь не на соображениях человечности, но на том, что наличное число подводных лодок не соответствовало масштабам подобной кампании. Первое определенное требование войны против торговли исходило от Флота Открытого моря и было выдвинуто в ноябре 1914 г., после потопления *Глитры* (*Glitra*). Когда Фельдкирхнер на *U-17* вернулся в базу, опасались, что поступок встретит осуждение, но вместо порицания его образ действия получил официальное одобрение. Начали открыто и активно выступать в пользу ведения каперской войны подводными лодками против британского торгового флота. „Поскольку Англия совершенно пренебрегает международным правом, нет ни малейшего основания для нас ограничивать себя в наших приемах ведения войны. Мы должны использовать это оружие и сделать это путем, наиболее соответствующим его особенностям. Следовательно, подводные лодки не могут щадить команды пароходов, но должны отправлять их на дно вместе с их судами. Торговое мореплавание может быть предупреждено, и вся морская торговля с Англией прекратится в течение короткого времени“³.

Приписываемое Британии нарушение международного права, о котором здесь упоминается, заключалось в мерах, принятых против проникновения в Германию контрабанды, на каких бы судах она ни провозилась — неприятельских или нейтральных. Имелись сведения (ошибочные), что германское правительство взяло в свои руки контроль над снабжением продовольствием; поэтому последнее было объявлено контрабандой и не допускалось к ввозу в случае направления в чрезмерном количестве в голландские и датские порты⁴.

Обвинение, выдвинутое Германией против Британии, заключалось в том, что Британия прибавила к списку контрабанды предметы, идущие на удовлетворение военных надобностей, и в целях собственной выгоды „злоупотребляла доктриной „конечного назначения“ (ultimate destination). Далее, германские власти заявили, что мы захватывали германскую собственность на нейтральных судах, а также задерживали

¹ Gayer, United States Naval Institute Proceedings, апрель 1927 г., стр. 622.

² Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg“ (Шеер, Флот Открытого моря), стр. 224.

³ Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg, стр. 222. Выдержки из записки, поданной командованием флота начальнику Морского генерального штаба адм. ф. Поль в ноябре 1914 г.

⁴ Лондонская декларация не была формально ратифицирована британским правительством и поэтому не имела силы для Англии. Освобождая от конфискации частную собственность на море, декларация объявляла незаконным захват на море предметов снабжения противника и сделала бы почти невозможной эффективную блокаду.

немцев военнообязанных возрастов. Противник заявил также, что, объявив Северное море военной зоной, мы установили блокаду нейтральных берегов.

Вследствие решения приступить к войне против торговли покойный гр.-адм. Тирпиц, государственный секретарь по морским делам, дал американскому журналисту ф. Виганду интервью, в котором намекал на то, что в ближайшем будущем может быть начата энергичная кампания против торговли при помощи подводных лодок. Этот „пробный шар“ был попыткой узнать мнение США относительно этой формы морской войны. В то же время „интервью Виганда“ явилось для противников Германии предупреждением о предстоящих событиях. Против политики, начертанной Тирпицем, как выразителем крайнего мнения, выступили люди более здравых взглядов с имперским канцлером Бетман-Гольвегом во главе. Таким путем началась длинная и тяжелая ссора между морскими и военными властями—с одной стороны, и дипломатами и экономистами—с другой, причем каждая сторона искала поддержки у личного штаба кайзера.

В первой схватке успех выпал на долю канцлера. 27 декабря он заявил, что хотя он признает законность предполагаемой торговой войны, но время для введения столь крутых мер еще не наступило. Более выгодное время, по его словам, наступит, когда положение Германии на континенте будет безусловно упрочено: после этого никто из нейтральных не рискнет затевать ссору с государством, столь подавляюще могущественным, как Германия. Парадоксально, что морское командование настаивало на том, что успех на суше может быть достигнут только беспощадной войной на море.

Между тем, произошло одно событие, оказавшее глубокое влияние на эти разногласия. 24 января совершавшие набег линейные крейсера Хиппера были перехвачены у Доггер-Банки линейными крейсерами Битти, прогнавшими их в базы, причем немцы потеряли *Блюхера (Blücher)*. В результате этой неудачи главнокомандующий Флотом Открытого моря адм. Ингеноль был заменен начальником морского генерального штаба—Полем. 4 февраля кайзер сделал смотр флоту в Вильгельмсхафене, и ему были представлены командиры подводных лодок. После этой церемонии стало известно, что он собирается подписать приказ, объявляющий территориальные воды вокруг Британских островов военной зоной.

В тот же день было опубликовано ожидавшееся сообщение нижеследующего содержания:

1. Воды вокруг Великобритании и Ирландии, включая весь Английский канал, объявляются находящимися в военной зоне. С 18 февраля всякое торговое судно, встреченное в военной зоне, будет уничтожено, и при этом не всегда можно будет устранить опасность, которой подвергаются команда и пассажиры.

2. Нейтральные суда будут также подвергаться опасности в военной зоне, так как ввиду злоупотреблений нейтральным флагом, имеющих место в результате предписания Британского правительства от 31 января, и вследствие случайностей морской войны, не всегда будет возможно избавить нейтральные суда от нападений, направленных против неприятельских. Судам к северу от Шетландских островов, в восточной части Северного моря и в полосе шириной 30 морских миль вдоль голландского побережья опасность не угрожает.

Начальник морского генерального штаба *С. ф. Польша*.

Упоминание здесь злоупотреблений нейтральным флагом имело в виду действия капитана пассажирского парохода линии Кьюнард *Лузитания*

(*Lusitania*) во время набега германского флота в Ирландское море в январе. Имея на борту очень много пассажиров американцев, он поднял флаг Соединенных штатов—прием совершенно легальный, к которому в прежнее время часто прибегали многие нации во время войны.

Важно учитывать, что между лондонским и вашингтонским правительствами часто имели место резкие противоречия во взглядах, причем аргументы, приводившиеся прессой обеих стран, мало помогали и много мешали взаимному пониманию. Первое затруднение наступило, когда некий американский немец купил пароход линии Гамбург — Америка *Дация* (*Dacia*), нагрузил его хлопком в Гальвестоне (Galveston) и 31 января отправил его в нейтральный порт Роттердам (Rotterdam). Эта сознательная попытка испортить англо-американские отношения была ловко парирована тем, что захватить этот пароход англичане предоставили французам. 27 февраля *Дация* была захвачена французским вспомогательным крейсером *Эрон* (*Eurore*) у островов Силли¹. Уже в ноябре 1914 г. импорт в соседние с Германией нейтральные страны достиг небывалой величины. Например меди ввозилось в эти государства в 5 раз больше, чем в 1913 г. Тем не менее продовольствие было объявлено контрабандой только в феврале; перехватываемые грузы направлялись в британские порты, меняя таким образом только свое назначение. Когда 25 января германское правительство определенно заявило о том, что с 1 февраля оно берет в свои руки все снабжение пищевыми продуктами—вопрос стал ясным. Уступая требованиям США, внушенным влиятельной группой южных предпринимателей, англичане исключили хлопок из списка контрабанды.

Немедленно после объявления войны против торговли США заявили энергичный протест против предполагаемого нарушения прав нейтральных; в то же время Англии была послана нота относительно приписываемого ей злоупотребления флагом Соединенных штатов. Английское объяснение было принято, и в несколько напряженных отношениях между Лондоном и Вашингтоном немедленно наступило значительное улучшение. С другой стороны, германский посол в Вашингтоне граф Бернсторф намекнул 15 февраля, что Германия ликвидирует подводную кампанию, если продовольствие для гражданского населения будет объявлено не подлежащим захвату. Однако еще за 30 лет до того сам Бисмарк оправдывал „голодную блокаду“, заявляя, что „цель сокращения войны оправдывает всякие средства, если они будут беспристрастно применяться по отношению ко всем нейтральным судам“.

Покорный адм. Тирпиц был против объявления военной зоны вокруг Британских островов, он предпочитал значительно менее широкий план—более умеренную блокаду одной только Темзы. Ему чрезвычайно не понравились „фанфары и трубы“ Поля. Недовольство статс-секретаря по морским делам было вероятно вызвано тем, что его не запросили о его мнении относительно объявления „военной зоны“. Не говоря о его долголетней и выдающейся службе, Тирпиц как главный началь-

¹ Лондонская декларация предлагала освобождение от захвата неприятельского тоннажа, в случае его перерегистрации в собственность нейтрального судовладельца.

Это нововведение встретило решительные возражения британских военных и коммерческих кругов, вразрез с политическими и юридическими взглядами. Подобные передачи не были признаны Британией, Францией, Германией и Россией, хотя Британия и Америка допускали законность акта, если передача происходила *bona fide*.

ник снабжения несомненно имел право высказать свой взгляд на столь важную перемену в морской политике.

Для командиров подводных лодок была издана следующая инструкция:

„Важнейшим соображением является безопасность лодки: ради нее следует избегать всплытия на поверхность для осмотра судна, так как помимо опасности возможного нападения со стороны неприятельских судов, нет никакой гарантии того, что не имеешь дело с неприятельским судном, даже если оно идет под нейтральным флагом. То обстоятельство, что на пароходе поднят нейтральный флаг, еще не является гарантией, что он действительно — нейтральное судно. Поэтому потопление его будет оправдано, если его нейтральность не подтверждается другими обстоятельствами“.

Шеер считал, что проект с самого начала обречен на неудачу ввиду содержащегося в нем намек на уважение прав нейтральных и попытки убедить их подчиниться установленным Германией новым условиям. Такая недостаточно энергичная политика содержала обещания будущих уступок. 14 февраля было объявлено, что судам, идущим под нейтральным флагом, гарантируется неприкосновенность, если не будет несомненно установлена их принадлежность враждебной нации. 15-го числа в последнюю минуту был издан приказ, откладывавший начало кампании впрямь до особого распоряжения кайзера. Приказ вышел слишком поздно; *U-30* уже вышла в западные воды, чтобы приступить к выполнению операций по новому плану.

Гайер говорит, что перед объявлением блокады подводные лодки получили пушки для двоякого использования: против торговых судов в слабо охраняемых районах и для нападения на корабли вне дистанции действительного торпедного выстрела. Это добавочное вооружение требовало подкрепления палуб подводных лодок и устоята погребов для размещения боевых припасов. Офицеры и команды прошли специальную подготовку для выполнения новых задач; их предупреждали о возможном использовании противником торговых судов как ловушек для лодок, внушая им необходимость соблюдать крайнюю осторожность даже в момент гибели жертвы. Они получили указание не оставаться поблизости к медленно тонущему или горящему судну, потому что такое судно будет привлекать к себе подводные или надводные неприятельские корабли. Далее было указано, что чем дольше лодка действует в пределах ограниченного района, тем большая должна соблюдаться осторожность.

Прием посылки вновь назначаемых командиров в тренировочное плавание на одной из лодок, находившихся под командой уже получивших опыт командиров, оказался очень полезным, хотя был связан с риском потери сразу двух командиров лодок. Но было учтено, что новые лодки с неопытными командирами более подвержены риску гибели. Другим нововведением было включение в личный состав лодок „люцманов военного времени“ („war pilot“). Они назначались из торгового флота и могли давать компетентные советы относительно встречаемых судов. Возможно, что самый большой недостаток испытывали в квалифицированных радиотелеграфистах.

Испытания новых лодок и подготовка новых командиров и команд занимали много времени; прежде чем лодка выходила в первое крейсерство, она тщательно испытывалась и проходила специальные погружения, дававшие возможность удостовериться в том, что она не оставляет масляных пятен на поверхности воды. В позднейший период войны

лодки столь спешно принимались и вводились в строй, что корпуса иногда не получали полной водонепроницаемости.

Ввиду угрозы нападения на суда, в особенности на транспорты, поддерживавшие сообщение через Английский канал, были приняты спешные меры для отражения германской угрозы. Патруль западной части канала был реорганизован, и в промежутки времени с 4 по 16 февраля, за 2 дня до начального срока войны против торговли, было поставлено новое минное поле, простиравшееся к северу от Дюнкерка до буя Эльбоу (Elbow Buoy) близ Бродстэйре (Broadstairs) к юго-западу от существовавшего поля у Остенде.

Мины видимо оказались недействительными, так как либо тонули, либо сносились прочь. 13-го в Дуврском проливе было поставлено 17 миль дрейфующих сетей, охраняемых траулерами и эскадренными миноносцами: другие сети были приготовлены для каналов Северного (North Channel) и св. Георга (St. George's Channel). Вместе с тем было заказано тысяча миль проволочных сетей, с ячейками от 6 до 10 фут. Поддерживаемые стеклянными буями эти сети должны были буксироваться дрейфтерами, с расчетом затратить подводную лодку и запутать ее в своих ячейках, после чего вооруженные патрульные суда должны были подходить и уничтожать лодку. В теории идея была проста, но на практике оказалась очень неудовлетворительной. Сети сносило, или они зацеплялись за обломки потонувших судов; стеклянные или каменные поплавки наполнялись водой или намокали, выкладываемыеся хранилища, освобождающие сеть после поимки подводной лодки, действовали плохо. Несмотря на все описанные недостатки, сетями продолжали пользоваться и в некоторых случаях несомненно не без успеха. Наконец около 50 угольщиков флота (fleet colliers) и малых транспортов (coasters) получили артиллерию, и все паровые яхты были реквизированы.

В течение нескольких первых недель кампании лодки использовали путь через Дуврский пролив. Они либо проходили ночью в надводном положении, либо ложились на грунт, пока течение не изменялось в их пользу, облегчая им проход к северу от банки Рюйтинген (Ruytingen Sand). К британским минам относились с пренебрежением.

18 февраля подводные лодки получили приказание топить все неприятельские суда, но щадить нейтральные и госпитальные (кроме случаев, когда последние явно использовались для перевозки войск, а также пароходы организации „Помощь Бельгии“; при этом указывалось, что „если, несмотря на соблюдение должной осторожности, произойдет ошибка, командир лодки не будет нести ответственности“. Когда наступил ожидавшийся день, имелось готовых к использованию 20 подводных лодок, но они могли работать только в три смены. *U-30* была уже на своей позиции, а *U-8* (Шток) вышла из Гельголанда для действий в Английском канале; *U-20* и *U-27* отплыли только 25-го. С этими четырьмя лодками и начали крупную азартную игру. *U-30*, пройдя к северу от Шотландии, появилась в Ирландском море и потопила пароходы *Кэмбанк* (Cambank) (3 112 т) и *Дауншир* (Downshire) (337 т); первый был потоплен торпедой 20-го, без предупреждения у мыса Лайнэс (Point Lynas), причем погибло 4 человека. Эта подводная лодка вернулась благополучно, но едва избежав гибели: 23-го она запуталась в сетях рыболовного траулера *Алекса Хэстии* (Alex Hastie) в 100 милях к востоку от островов Фарн (Farn Islands) и была ошибочно соч-

тена опрокинувшейся и уничтоженной. Поход *U-8* также едва не окончился катастрофой. Проходя 26-го через новое минное поле, она попала в сети у банки Варн (Varne); она прорвала их и вошла в Английский канал, где потопила пять пароходов у мыса Бичи Хэд (Beachy Head), причем на них погибло 3 чел. 24-го она пыталась также потопить госпитальное судно *Эндрю* (*Andrew*) (2 528 т), но это небольшое судно спаслось бегством. Всего было атаковано 11 британских судов, из коих 7 потоплено. 28-го одно из судов — небольшой угольщик *Тордис* (*Thor-dis*) в бурную погоду таранил подводную лодку у Бичи-Хэд. Берлин признал, что лодка была повреждена, однако она благополучно вернулась в базу. Кроме того было повреждено одно французское судно, а норвежский наливной пароход *Белридж* (*Belridge*) с нефтью из Америки для голландского правительства был подорван торпедой *U-8* у Дувра без предупреждения, но был отбуксирован в порт. Последний инцидент произвел сильное впечатление в Вашингтоне. Эти две лодки (*U-8* и *U-30*) были заменены *U-20* и *U-27*, вышедшими из р. Эмс 25 февраля. На следующий день *U-27* установила рекорд дальности радиопередачи с подводной лодки, разговаривая с крейсером *Аркона* (*Arkona*), стоявшим в р. Эмс на расстоянии в 140 миль. В течение всего похода проводились специальные опыты по приему и передаче таких сигналов. *U-20* прошла Английским каналом для действий против торговли в Бристольском канале и Ирландском море, в то время как вторая лодка обошла Шотландию с севера, чтобы действовать в районе вокруг острова Мэн (Isle of Man). Эта пара каперов потопила 5 или 6 пароходов; среди их жертв был вооруженный пароход (armed merchant-cruiser) *Баяно* (*Bayano*), потопленный *U-27* у Уигтауншира (Wigtownschire) 11 марта, причем погибло много людей. В результате набегу лидер *Фалкнор* (*Faulknor*) и 6 эскадренных миноносцев были выделены адм. Джеллико для усиления патруля Ирландского моря, хотя они были очень нужны Гранд-Флиту.

Однако картина имела и обратную сторону. *U-8* снова вышла из Зеебрюгге, чтобы возобновить свой набег. 4 марта, вскоре после полуночи, она была замечена эскадренным миноносцем *Викинг* (*Viking*) в 5 милях на *ONO* от северо-восточного буй Варн (Varne). Час спустя дрейфтер *Роберн* (*Roburn*) заметил быстро движущийся к осту сигнальный буй. Море было спокойно, при легком тумане. Дивизион эскадренных миноносцев немедленно начал погоню, и, как только был замечен перископ, *Викинг* взорвал подрывной трал в том месте, где перископ появился. В течение следующего часа, кроме вторичного появления перископа, ничего не произошло. Затем эскадренный миноносец *Маори* (*Maori*) снова увидел перископ дальше в Английском канале. После этого *Гурка* пробуксировал свой трал наперерез курса, которым видимо пошла подводная лодка, и в 17 час. трал взорвался с драматическим для лодки результатом: корма *U-8* оказалась на поверхности почти в вертикальном положении и была встречена беглым огнем с *Гурка* и *Маори*. Видя, что спасение невозможно, команда подводной лодки в составе 4 офицеров и 25 чел. команды вышла из своего погибавшего корабля и сдалась. 10 минут спустя *U-8* затонула.

1 марта другая подводная лодка была обнаружена запутавшейся в сетях, поставленных в бухте Старт (Start Bay), и, когда на этом месте были взорваны подрывные тралы, на поверхности появилось большое

количество масла. Надеялись, что лодка уничтожена, но вероятно она только получила повреждение; это могла быть *U-29*, под командой Веддигена, бывшего командира *U-9*. Эта лодка появилась у островов Силли 12 марта, где ею было потоплено четыре парохода. Еще одно судно, *Аталанта* (*Atalanta*) (519 т), было остановлено и подожжено, но его удалось отбуксировать; это был первый вооруженный пароход, избежавший гибели.

Примерно в это же время 2 другие лодки действовали в Северном море. 6 марта во время захода солнца траулер Эбердинского патруля *Дэстер* (*Duster*) заметил одну из них, *U-12* (Кратш), шедшей на WNW, и начал погоню. Не будучи оборудован радиотелеграфом, траулер смог передать важное известие только на следующее утро при встрече с паровой яхтой. Тогда началась погоня другого рода. 8-го утром лодка была замечена траулером к югу от Бьюкен-Нэсс (Buchan-Ness) и вечером снова к югу от Эбердина. На следующее утро она была выслежена у Стоухэвен (Stonehaven), а к вечеру у Монтроз (Montrose); каждый раз она погружалась и уходила от своих тихоходных и слабовооруженных преследователей. Затем *U-12* присоединилась к своему сотоварищу. Не подозревая о грозящей опасности, они шли на юг в Фирт-ов-Форт. Кратш не знал, что идет прямо навстречу 4-й флотилии, высланной из Розайта для участия в поисках. У Бел-Рок (Bell Rock) он в сумерках встретил крейсер *Левэйтан* (*Leviathan*), но не успев выпустить торпеду, был отогнан траулером. Эскадренным миноносцам стало ясно, что в своих поисках они зашли слишком на север. Они были отозваны, и утром на 4-й день — 10 марта — *U-12* была окончательно обнаружена у Файв-Нэсс (Fife Ness). На полном ходу эскадренные миноносцы *Эжирон* (*Acheron*), *Эриел* (*Ariel*), *Эттак* (*Attack*) пошли на нее сходящимися курсами. *Эттак* открыл огонь и прошел над лодкой. Минуту или две спустя *Эриел* увидел перископ в 200 ярдах справа по борту и, круто повернув, таранил подводную лодку в середину корпуса, в момент, когда последняя показывалась на поверхность. По *U-12*, потерявшей способность управляться, был открыт частый огонь. Ее орудие было сбито и сброшено за борт. Из тонущей лодки выкарабкивалась команда, из которой было спасено 10 чел. Один из них, лоцман военного времени Фолькнер, сбежал из плена в сентябре того же года, добыл себе маленькую шлюпку и, пересекши Северное море, был подобран *U-16* при ее возвращении с похода, и таким образом смог рассказать о судьбе *U-12*.

Хотя еще 2 подводных лодки были уничтожены, количество производивших набег увеличивалось. В Английском канале действовали *U-34*, *U-35* и *U-37*, лодки знаменитого впоследствии типа „тридцатых“. У мыса Бичи-Хэд они уничтожили 4 парохода. Еще одна лодка, *U-28*, вышла из базы и 16-го прислала в Зеебрюгге свой первый приз. 13-го Веддиген на *U-29* зашел к западу до самого Фастнета (Fastnet) и затем решил вернуться северным путем, надеясь атаковать Гранд-Флит. Дивизии дредноутов Гранд-Флита, занятые эволюциями, он встретил 18-го на *OSO* от Пэнтланд Фирт. Он выпустил торпеду из носового аппарата по *Нептюну* (*Nerptune*) 1-й эскадры линейных кораблей и промахнулся. По всей вероятности Веддиген не видел 4-й эскадры, следовавшей в Морей Фирт несколько северней от него, и, прежде чем заметил опасность, *Дредноут* был уже почти прямо над ним. На корабле

увидели перископ спереди на левом крамболе. *Дредноут* повернул и устремился на своего коварного противника. Началось недолгое преследование: *U-29* не могла уже ни свернуть в сторону, ни погрузиться. Как слон наступает на извивающиеся кольца пятнистой кобры, так огромный корпус знаменитого линейного корабля раздавил пресмыкающегося врага. Носовая часть лодки показалась над водой, ясно обнаружив ее номер; затем море навеки поглотило ее разломившийся корпус. Таков был конец в схватке один на один одного из самых достойных германских командиров. Коротким и блестящим был его путь по мрачному небосклону войны, беспорочным был полет его звезды, не запятанный никаким бесчестьем. Его человеческое поведение заслужило ему, у его жертв у Силли, наполовину печальное, наполовину шутовское прозвище „вежливого пирата“.

Интересно заметить, что командиры, действовавшие успешно, часто назначались на новейшие лодки. Тут играло роль подсознательное заблуждение, будто сочетание „аса“¹ с „новейшим произведением техники“ должно творить чудеса. На практике дело часто кончалось гибелью и командира и корабля. Гораздо рациональнее было оставлять командиров на тех кораблях, на которых они проявили свое искусство².

Херзинг был, кажется, единственным офицером, сохранившим свое первоначальное командование, хотя возможно, что были и другие. Через воды, пройденные Веддигеном в начале его последнего крейсерства, прошел Форстнер на *U-28*. Трудно представить себе более различные типы командиров, нежели эти два.

Форстнеру принадлежит гнусность доведения войны не только до жестокости, но и до дикого зверства. У мыса Бичи-Хэд он потопил голландский пароход *Медя (Medea)* (1235 *m*). Двигаясь на запад, он 27 марта уничтожил 3 парохода у о-вов Силли, в том числе лайнер *Агуила (Aguila)*.

В последнем случае он открыл огонь по пассажирам и команде, садившимся в шлюпки, убив 8 чел. Еще худшее произошло на следующий день, когда им был остановлен пассажирский пароход компании Демпстер *Фалаба (Falaba)* (4806 *m*), шедший в западную Африку с 147 пассажирами и 95 человек команды и везший 30 *m* огнеприпасов. Едва пассажиры и команда начали садиться в шлюпки, *U-28* выпустила торпеду по остановившемуся пароходу. Мужчины, женщины и дети были сброшены в воду. Затем Форстнер и его команда вышли на палубу и глумились над агонией тонущих людей. Этот ужасный поступок привел к гибели 104 чел.

Начавшиеся таким образом действия против торговых судов вынудили Адмиралтейство выпустить инструкцию капитанам, гласившую, что при обнаружении подводной лодки впереди судна лучшим приемом является изменение курса прямо на нее с целью заставить ее погрузиться; затем пароход мог спастись, уходя прочь. 28 марта из Зеебрюгге вышла *U-33* и вскоре затем атаковала почтовый пароход Большой Восточной ж. д.

¹ „Асе“ — по-английски означает „гуз“; так называли наиболее успешно действовавших командиров подводных лодок. *Прим. перев.*

² Например Шпис сделал много удачных походов на *U-19*. После перевода на большую и новейшую лодку *U-52* он потерпел неудачу. Он мудро вернулся на *U-19* и продолжал успешно действовать на ней, до тех пор пока она не износилась окончательно и не была исключена из строя.

Брюссель (Brussels) (1380 т) у Маасского плавучего маяка. Капитан Фрайэтт удачно применил рекомендованную тактику и уклонился от атаки *U-33*. Последствия сказались через 10 месяцев. Когда *Брюссель* был захвачен миноносцем, капитан Фрайэтт был доставлен в Брюгге и по несправедливому смертному приговору убит как „вольный стрелок“.

U-33 вернулась с другими, новыми сведениями, кроме сообщения своей версии об этой смелой контратаке; она принесла с собой известие о многочисленных минах на подходах к Дуврскому проливу. В начале апреля *U-32* нашла сети в этом районе настолько опасными, что предпочла вернуться северным путем, нежели вновь проходить Дуврской узкостью. Другие подводные лодки возвращались с донесениями о страшной опасности, с которой им пришлось столкнуться. Как следствие этих докладов большим германским лодкам было впервые запрещено проходить проливами, и почти в течение двух лет им пришлось ходить в западные воды, обгибая Шотландию с севера. Это решение укрепило, вероятно, вследствие таинственного исчезновения в Английском канале *U-37* (Вильке), вышедшей из Гельгоlanda 20 марта¹. Удлинение пути больших лодок несомненно уменьшило число судов, потопленных в течение апреля. Восточная часть Канала была чиста. К.-адм. Хууд, переведенный из Дувра в Куинстаун (*Queenstown*) вследствие кажущейся неудачи его мероприятий по борьбе с создавшимся положением, был полностью вознагражден и назначен командиром 3-й эскадры линейных крейсеров.

В течение марта было потоплено 27 пароходов, в апреле было уничтожено только 11 британских и 6 нейтральных судов, главным образом лодками *U-24* и *U-32*. 17 апреля вооруженный пароход *Ла Розарина (La Rosarina)* (8332 т) был атакован к югу от Ирландии, но отбился от противника своим орудием. Это было первое удачное отражение атаки имевшим оборонительное вооружение торговым судном. За 6 дней до того транспорт *Уэйфарер (Wayfarer)* (9599 т) был поврежден при атаке, но доставлен в Куинстаун. В апреле произошло также первое нападение на рыболовный флот Северного моря, многие суда которого были потоплены у устья р. Тайн лодкой *U-10*. Позднее противник стал особенно остерегаться нападения на рыбачьи суда и по очень уважительным причинам.

Запрещение немцами своим подводным лодкам плаванья Дуврским проливом имело для нас неблагоприятные последствия в том отношении, что оно создало ложное чувство уверенности в достаточности и действительности наших оборонительных мероприятий.

На самом деле сети постоянно относило. Тогда было предложено более надежное препятствие в виде стальной сети, поставленной поперек пролива. Было собрано много материала, но затем он был отправлен в Галлиполи для постройки настоятельно требовавшегося там бона. В действительности подводные лодки проходили без особого труда либо ночью в надводном положении, либо днем под сетями. И только страх перед неизвестной опасностью препятствовал лодкам Северного моря пользоваться проходом.

¹ В настоящее время можно считать доказанным, что *U-37* была протаранена и потоплена у Фекана (*Fecamp*) лидером вновь созданного французского патруля канала *Сент-Жанной (Ste Jeanne)*.