
ВТОРОЙ ПЕРИОД ПОДВОДНАЯ БЛОКАДА

(4 февраля — 20 сентября 1915 г.)

1. Мероприятия английского командования против подводной опасности

Период подводной блокады являлся, главным образом, периодом использования германских подлодок в подводной войне против торговли противника. Этот период носил характер как бы пробы нового оружия в новой, еще неиспытанной области войны на море.

В это же время велись изыскания методов использования появившихся впервые подводных заградителей, а также делались попытки разведывания подлодками минных заграждений противника, попытки совместных действий подлодок с флотом, действий на путях войсковых перевозок, действий против боевых кораблей и наблюдения за базами противника.

Еще в ноябре 1914 г. беспрепятственное появление германской подлодки *U-21* у Гавра и ее действия на путях сообщений Канала показали, что предпринятые меры английского морского командования против боевой деятельности лодок были недостаточны. Конечные пункты английских коммуникационных линий оказались под угрозой, и все движение транспортов было приостановлено. Шесть транспортов, готовившихся к уходу из Саутгемптона, пришлось задержать до прибытия из Гарвича 6 миноносцев, которым было приказано после конвоирования транспортов произвести тщательные поиски подлодок и пловучих мин противника у побережья Англии. Через неделю из Гарвича был отправлен еще дивизион эсминцев для поисков обнаруженной подлодки в районе Дувра.

В результате частых донесений о появлении неприятельских подлодок потребовалось послать из Дувра в Давонпорт 6 миноносцев для регулярной конвойной службы. Для этой же цели к Портсмуту был прикреплен дивизион эсминцев типа *Бигль*, отозванный из Средиземного моря. Из ярмутских тральщиков был организован постоянный дозор, прикрывающий путь на Дьеп и на Гавр. С этого времени ни один транспорт военного назначения не мог быть отправлен без конвоя, причем время выхода этих транспортов назначалось с расчетом прибытия их к французским берегам после наступления темноты.

Неоднократное появление германских подлодок у Скапа-Флау побудило адмирала Джеллико внести ряд предложений по оборудованию базы флота противолодочными средствами. Ввиду тихоходности тральщиков, не обеспечивавших флоту свободы действий, до постройки специальных судов к флоту были причислены 8 быстроходных пароходов в качестве «эскадренных тральщиков».

Рост подводной опасности заставил реорганизовать всю систему дозорной службы. Вместо 15 патрульных районов было намечено разделение всего пространства прибрежных вод на 23 дозорных района; база каждого района находилась вблизи военного порта, что обеспечивало быстроту передачи сведений по назначению. В обязанность дозора, кроме борьбы с подлодками, входило препятствование постановке мин и наблюдение за подозрительными судами. Для этой цели потребовалось привлечь 74 яхты и 462 тральщика, не считая моторных катеров для внутренних районов. Пригодные суда были мобилизованы в большом количестве и спешно вооружались.

Кроме того, была образована «Комиссия по делам подводных атак», функции которой сводились к развитию средств и методов противолодочной борьбы.

Вся эта новая организация вступила в силу с 20 декабря 1914 г.¹

Средствами противолодочной борьбы на этом этапе были: артиллерийский огонь, таранный удар, тралы со взрывате-

¹ С августа 1915 г. дозорные районы в числе 21 получили новую организацию под названием «Вспомогательного патруля».

лями. Кроме того, испытывались изобретенные индикаторные (сигнальные) сети. Они делались из толстого прочного стального троса с поплавками из капка или в виде стеклянных шаров. Как только сеть зацеплялась за лодку и тащилась за ней, поплавок, оставаясь на поверхности, демаскировали движение лодки. В дальнейшем, когда вооружение части торговых судов заставило лодки прибегнуть к открытым атакам, англичане оборудовали так называемые «судаловушки»; в частности, было отдано распоряжение о передаче под ловушку парохода *Виктория* с двумя замаскированными 12-фунтовыми орудиями.

Кроме баз Большого флота, наиболее важным районом считался район Портсмута, в задачу которого входило обеспечение главной линии воинских перевозок Саутгемптон — Гавр.

К концу января в этом районе были собраны значительные противолодочные силы. В состав их входили: 6 эсминцев, 17 миноносцев, 63 дрейфтера, 17 вооруженных траулеров с усовершенствованными тралями и 20 сетевых дрейфтеров. Для конвойной службы имелись, кроме того, 8 эсминцев типа *Бигль* и 11 тральщиков.

Также не менее важным был Дуврский район, назначением которого было прикрытие коммуникации армии через Канал от подлодок, оперировавших из новых баз Зеебрюгге и Остенде.

Сведения о появлении германских подлодок в Канале и Ирландском море показали, что подводные операции немцев распространились и на воды, омывающие западное побережье Англии. Между тем, ранее все нападения германских подлодок были на путях сообщения армий.

Начальник одного из дозоров западного побережья донес, что его суда слишком тихоходны, чтобы бороться с германскими лодками. Поэтому сюда были направлены 2 дивизиона миноносцев: один из Гарвича и один от Большого флота. Крейсера из состава 10-й эскадры Северного патруля, на обязанности которого лежала непосредственная блокада Германии, получили приказание не выходить из Ливерпуля до прибытия миноносцев.

Итак, деятельность германских подлодок теперь угрожала не только торговле, но и всему развешиванию флота в оте-

чественных водах. Угрожая базам флота, коммуникациям армии, деятельность немецких лодок создала угрозу вообще всякому движению английского флота, лишенного охраны миноносцев.

«Отныне английскому командованию приходилось считаться, пожалуй, с одним из наиболее сильных стратегических последствий подводной активности противника».

«Главные силы минных флотилий вместо того, чтобы принимать участие в наступательных операциях с Большим флотом и содействовать господству на Северном море, вынуждены были постепенно выделять отряды для охоты за подлодками. Роль этих флотилий должна была свестись исключительно к противолодочной охране отечественных вод»¹.

4 февраля появилось сообщение германского морского министерства, которое объявляло «военной зоной» воды, включая и Канал, омывающие британские острова. В этой зоне все неприятельские суда подлежали уничтожению. Что касается нейтральных судов, то им предоставлялось право плавать на свой риск.

Для нейтральных судов, направляющихся в северные порты Европы, предоставлялся свободный проход вокруг Шетландских островов и далее к нидерландскому побережью, причем Германия слагала с себя ответственность за последствия при следовании нейтральных судов другими путями.

Есть основание предполагать, что германское сообщение, в котором начало блокады Англии назначалось на 18 февраля, побудило англичан ускорить окончание переброски во Францию 28-й дивизии до начала блокады. Все же, ввиду получения донесений о появлении подлодок в районе движения транспортов, отправка дивизии была приостановлена на день, но 17-го продолжалась вновь и 18-го была закончена без потерь. До этого в январе было перебросено свыше 50 тыс. человек.

Объявление «военной зоны» застало Англию при незакончившейся еще новой организации дозоров. Для усиления охранной службы было назначено в состав дозоров свыше 100 вновь вооруженных траулеров. Вместе с тем началась немедленная постановка минного заграждения у входа

¹ Корбетт, Операции английского флота, т. II. стр. 150.

в Дуврский пролив. План заграждения в конце января был сообщен французам и одобрен ими. Постановка заграждения, в связи с введением в действие недавно изобретенных индикаторных сетей, давала англичанам надежду, что проход у Дувра представит для германских подлодок большое затруднение, так как опыты с новыми сетями дали положительные результаты.

13 февраля 17 миль сетей уже стояли поперек Дуврского пролива, а 16 февраля заграждение было закончено.

После этого последовало распоряжение об изготовлении и постепенной установке сетей по всему побережью Англии.

К этому времени в Дуврском патруле насчитывалось 140 судов (5-я флотилия эсминцев, 4-я флотилия подлодок и другие вспомогательные суда).

Было решено также вооружить и коммерческие суда, плавающие в «отечественных» водах. На 50 пароходах были тотчас же установлены орудия и назначено по 2 артиллериста. Половина вооруженных пароходов пошла для перевозки угля во Францию, а другая половина осталась для надобностей торгового мореплавания на западном побережье Англии и в Канале.

Секретным предписанием британского адмиралтейства от 14 февраля торговым судам рекомендовалось, в случае обнаружения подлодки, поворачивать к ней корму и уходить полным ходом, стараясь выбраться на мелководье. Если же подлодка всплывет вблизи парохода, то последнему надлежало идти прямо на лодку с целью принудить ее к погружению, т. е. попросту таранить ее.

Для организации охраны наиболее ценных боевых единиц флота, океанских почтово-пассажирских пароходов и транспортов с боевыми припасами потребовалась коренная ломка в дислокации минных флотилий.

Начало подводной блокады совпало с моментом принятия британским адмиралтейством решения о проведении серьезнейшей операции на отдаленном театре — в Дарданеллах¹. В связи с этим адмиралтейству пришлось более, чем когда-либо, почувствовать тяжесть задачи защиты отечественных

¹ Первая бомбардировка дарданельских фортов 19 февраля 1915 г. знаменовала начало Дарданельской операции.

вод. Напряженность положения, при котором обсуждался проект дарданельской экспедиции, усугублялась к тому же внутренними противоречиями и разногласиями в недрах английского кабинета.

В такой обстановке началась подводная блокада германскими подлодками, вызвавшая новые мероприятия английского командования против подводной опасности.

2. Подготовка подводной блокады

По предположениям высшего германского морского командования, кампания 1915 г. на море должна была характеризоваться:

а) более активной деятельностью боевого флота, хотя и сильно ограниченной директивами кайзера и парализованной неудачным для немцев сражением на Доггер-Банке 15 января 1915 г.;

б) ведением подводной войны против морской торговли по первоначальному замыслу без соблюдения призового права;

в) использованием воздушных сил в виде налетов цепелинов, создававших угрозу юго-восточному побережью Англии; зарождением идеи совместных действий подлодок и самолетов, так как до сих пор единства в действиях надводного, подводного и воздушного флотов не было, кроме отдельных попыток совместных действий этих родов оружия.

Это объяснялось тем, что общий план германского командования, продолжавший действовать до половины 1916 г., сводился лишь к ослаблению линейного флота противника «малой войной» и к попыткам разбить его по частям.

Из имевшихся у Германии в 1914 г. 22 подлодок 7 погибло (*U-5*, *U-11*, *U-13*, *U-15*, *U-18*, *U-7* и *U-31*). О гибели первых пяти уже упоминалось в описании первого периода. *U-7* погибла 21 января 1915 г. у голландского побережья от торпеды, выпущенной с германской же подлодки, вследствие неправильно разобранный опознательного сигнала.

В январе же погибла и *U-31*. Она была найдена в море у восточного побережья Англии в надводном положении с задраенными люками. Когда люки были открыты, обна-

ружилось, что весь личный состав лодки отравлен аккумуляторными газами.

Число вступавших в строй подлодок лишь незначительно превышало потери. Это были лодки от *U-27* до *U-37*, всего 11 лодок. К февралю 1915 г. были закончены постройкой все лодки заказов мирного времени — от *U-38* до *U-45* (кроме *U-42*, строившейся за границей) — и находились в стадии испытаний и сдачи.

Преимущественно это были большие лодки с дизельными моторами, с 16-узловой скоростью, водоизмещением 680—720 *т*, вооруженные 4 торпедными аппаратами и одним 105-мм орудием.

В постройке находились лодки от *U-46* до *U-62*, заказанные после начала войны, и от *U-63* до *U-65*, заказанные в январе. Кроме того, строились большие заградители от *U-71* до *U-80*. Пять подлодок для австрийского флота (от *U-66* до *U-70*) были закончены и сданы осенью 1915 г. Срок постройки подлодки в это время определялся, примерно, в полтора года.

Кроме этих больших лодок, после того как выяснилась ценность фландрских баз, в самом срочном порядке было приступлено к постройке лодок типа *UB* и *UC*. *UB* — это малые лодки в 175 *т* с 2 торпедными аппаратами и со слабыми моторами, которые для скорейшего вступления в строй этих лодок были сняты с моторных катеров. Лодок типа *UB* было построено 17.

UC представляли также малые лодки, предназначенные исключительно для постановки мин заграждения (запас лодки всего 12 мин), торпедного же вооружения у них не было вовсе. Таких заградителей было построено 15.

Эти малые лодки были готовы уже в мае и июне и в разобранном виде доставлены в Брюгге и Пола. Общее число подлодок, находившихся в строю и годных для боевого использования, к началу подводной блокады доходило до 30. Семь из них было передано в Балтику, так что для борьбы с Англией оставалось 23. Однако, в боевых операциях в среднем участвовало около 9 лодок, так как треть лодок находилась в длительном переходе к месту операции и обратно, а треть — в ремонте и на заводах в переделке для введения улучшений. Две флотилии германских

подлодок, существовавшие к началу войны, вскоре развернулись в четыре, базировавшиеся: 1-я флотилия — на Брунсбюттель; 2-я флотилия — на Вильгельмсхафен; 3-я и 4-я флотилии — на Эмден. Все флотилии были подчинены начальнику подводных лодок.

5-я флотилия базировалась на Бремерсхафен и подчинялась непосредственно командующему Флотом открытого моря. Фландрская флотилия базировалась на Брюгге и подчинялась начальнику Фландрской флотилии. В дальнейшем она развернулась в две флотилии. Флотилия Балтийского моря базировалась на Либаву и подчинялась командующему флотом Балтийского моря.

Основание этой боевой организации было положено 29 марта 1915 г.

Средиземноморская флотилия с базированием на Пола была создана в ноябре 1915 г. и впоследствии развернулась в две флотилии (в Пола и Каттаро). В оперативном отношении эти флотилии подчинялись австрийскому морскому командованию, в остальном — германскому.

Из числа лодок Средиземного моря был выделен отряд, базировавшийся на Константинополь, а с выступлением Болгарии — и на Варну.

Наконец, в дальнейшем была образована Кильская флотилия подводных крейсеров с первоначальным подчинением начальнику морского генерального штаба, а затем начальнику подводного плавания Флота открытого моря.

От надлежащего оборудования баз в значительной степени зависела сама «продуктивность» лодок. В германских водах при наличии многочисленных портов с верфями, заводами, ремонтными мастерскими, при наличии старых военных кораблей для размещения команд этот вопрос решался легче. За границей же все надо было создавать заново. Это требовало больших затрат средств и времени, поэтому необходимые мастерские были созданы (в сравнительно короткий срок) только в Брюгге и Остенде. Что же касается Пола и особенно Каттаро, то там ничего не делалось. И впоследствии, когда лодкам понадобился капитальный ремонт, отсутствие оборудованных баз привело к длительным перерывам в деятельности лодок и сильно понизило результаты подводной войны на этом театре.

3. Объявление подводной блокады

Решение вопроса о начале подводной войны против морской торговли и о методах ее ведения было принято на заседании 2 февраля 1915 г. в присутствии кайзера, представителей министерств внутренних и иностранных дел и с согласия генерального штаба.

Подводная блокада, по официальным немецким утверждениям, имела целью принудить Англию к соблюдению Лондонской декларации 1909 г. путем пресечения подвоза в Англию всякого вида снабжения.

На этом совещании адмирал Бахман высказал опасение о преждевременном начале подводной торговой войны, указав на малое число подлодок, неподготовленность баз во Фландрии, отсутствие у подлодок опыта в такой войне.

Канцлер принципиально не высказывался против подводной войны, но, как уже было сказано, опасался затрагивать нейтральные страны.

Поэтому проект подводной войны и установление военной зоны, представленный Полем кайзеру, носил характер компромисса, и в этом уже лежал корень последующих колебаний. Нота сейчас же вызвала протест нейтральных стран.

Распоряжение правительства было разослано союзным Германии и нейтральным державам в виде вербальной ноты следующего содержания:

«Как Англия объявила театром военных действий район между Шотландией и Норвегией, так и Германия объявляет воды, омывающие Великобританию и Ирландию, включая и Английский канал, районом военных действий, в котором всеми находящимися в ее распоряжении военными средствами будут начаты действия против неприятельского судоходства. С 18 февраля каждое неприятельское коммерческое судно, входящее в этот район, будет уничтожаться, и не всегда представится возможность избежать грозящей опасности для пассажиров и перевозимых грузов.

Посему нейтральные страны предупреждаются — не доверять этим судам перевозки команд, пассажиров и грузов. Кроме того, обращается особое внимание на то, чтобы и их собственные суда избегали появления в этих водах. Несмотря

на указание германским морским силам не применять насилий против нейтральных судов, поскольку они могут быть отличаемы, все же, принимая во внимание случайности войны и изданные британским правительством распоряжения, допускающие злоупотребление нейтральным флагом, — не всегда будет возможно избежать того, чтобы при нападении на неприятельские суда не коснулись нейтральных».

В тот же день в официальных германских газетах появилось следующее сообщение:

«1. Воды, омывающие Великобританию и Ирландию, включая Английский канал, объявляются военной зоной. Всякое встреченное в них неприятельское торговое судно подлежит уничтожению, причем жизнь и безопасность экипажа и пассажиров не может быть гарантирована по обстоятельствам военного времени.

2. Ввиду постоянного злоупотребления противником нейтральным флагом и неизбежности ошибок во время военных действий не исключена возможность атаки нейтральных судов, вместо неприятельских; поэтому все корабли невоюющих держав предупреждаются о том, что в объявленной зоне они подвергают себя вышеуказанной опасности.

3. Торговые пути севернее Шетландских островов, восточная часть Северного моря и 30-мильная полоса вдоль голландского побережья безопасны для мореплавания.

Берлин, 4 февраля 1915 г.

Начальник морского генерального штаба
фон Поль».

Для осведомления и принятия мер нейтральными странами по отношению своих судов был дан двухнедельный срок.

Германская декларация открывала широкий простор для пиратских действий подводного флота. Хотя декларация и обещала, что германские лодки будут щадить корабли невоюющих стран, но в то же время подчеркивала, что при существующих злоупотреблениях нейтральным флагом возможны «ошибки». Этот пункт являлся источником непрерывных трений с нейтральными дер-

жавами, источником некоторых колебаний Германии, развившихся в многочисленных изменениях отданных распоряжений, в отдаче противоречивых приказов командирам подлодок, ставивших их часто в неудобное положение и тем ослаблявших в огромной степени действительность подводного оружия.

Морским генеральным штабом была дана следующая инструкция командирам подлодок:

«Безопасность подлодок стоит на первом месте; ввиду этого всплытия для осмотра судов придется избегать, ибо, не говоря уже об опасностях от возможных неожиданностей со стороны неприятельских судов, — нет гарантии, что и при наличии нейтральных знаков судно не окажется неприятельским. Таким образом, наличие у судна нейтрального или отличительного знаков не говорит еще об его принадлежности к нейтральной державе. Уничтожение такого судна явится правильным, если не будет налицо еще дополнительных обстоятельств, говорящих за его нейтральность».

Эта инструкция фактически разрешала командирам подлодок топить всякое встречное судно в районе военных действий. Инструкция отражала стремление морского генерального штаба вести подводную войну в полном объеме; в оповещении же сквозило желание канцлера вести подводную войну, не осложняя отношений с нейтральными странами, в надежде при помощи Америки достигнуть соглашения с Англией.

Явное противоречие между инструкцией подлодкам и оповещением не замедлило сказаться. Сразу же обнаружилось, что вести подводную войну не вызывая конфликтов с нейтральными морское ведомство признало «невозможным». Отсюда, можно было ожидать, что немцы рискнут на решительные действия. Но германское правительство, давая фактически неограниченную свободу действий подводному флоту, прикрывало его пиратские действия различными «разъяснениями» и «оговорками», предназначенными главным образом для нейтральных стран и в первую очередь для Америки.

Получив ноту Германии, Америка заявила энергичный протест, не допуская каких бы то ни было ограничений

американской торговли и требуя безопасности лиц, не принимающих непосредственного участия в войне.

В ответной ноте германское правительство гарантировало неприкосновенность американских судов и настаивало, чтобы Америка оказала давление на Англию в соблюдении ею постановлений Лондонской конференции 1909 г.

Вслед за уступкой Америке последовали и обещания Италии из опасения перехода ее на сторону Антанты.

14 и 15 февраля командующий флотом получил следующую директиву:

«1. В силу ряда политических причин приказать по радио подлодкам временно не атаковать судов под нейтральным флагом, если не будет совершенно точно установлено, что эти суда неприятельские.

2. Подводную войну против торговых судов, согласно постановлению от 4 февраля, начать не 18-го, но лишь по особому приказанию кайзера».

После получения этой директивы командующий Флотом открытого моря адмирал Поль доносил:

«U-30 вблизи Ирландского моря. Мало вероятно, что она во-время получит распоряжение топить суда, только признанные определенно за неприятельские. Этим приказом исключается всякий успех, так как лодкам невозможно, не подвергая себя колоссальной опасности, установить национальность судна.

Престиж флота, по моему убеждению, чрезвычайно пострадает, если громогласно объявленное и сопутствуемое большими надеждами предприятие закончится безрезультатно».

В результате лодки, предназначенные к выходу для борьбы с торговлей противника, были задержаны до выяснения положения, и борьба сторонников беспощадной подводной войны с ее противниками продолжалась. Тирпиц, Бахман и Поль не оставляли надежд добиться у канцлера и кайзера проведения первоначального плана.

Запрос кайзера, можно ли и в какой мере гарантировать, что через шесть недель после начала подводной войны против морской торговли Англия принуждена будет идти на уступки, был понят морским командованием как стремление получить

от него отрицательный ответ и тем оправдать отступление перед Америкой.

В конечном результате 18 февраля была дана новая директива:

«1. Подводную войну против торговых судов вести с полной настойчивостью.

2. Неприятельские торговые суда должны уничтожаться.

3. Нейтральные суда должны садиться.

Несение нейтрального флага или соответствующих знаков нейтральных пароходных линий на трубах не должно считаться гарантией принадлежности данного судна к нейтральной державе; также и несение дополнительных нейтральных отличий не дает в этом полной уверенности. Командиру надлежит принимать во внимание совокупность обстоятельств, могущих служить для опознавания национальности судна, как например: тип постройки, курс, место, общее поведение.

4. Коммерческие суда под нейтральным флагом и идущие под конвоем этим самым доказывают свою нейтральность.

5. Госпитальные суда — садить. Они тогда лишь могут быть атакованы, когда будут открыто применяться как транспорты для перевозки войск из Англии во Францию.

6. Суда комиссии для помощи Бельгии — садить.

7. В случае, если, несмотря на величайшую осторожность, произойдет ошибка, командир найдет защиту правительства».

«Новая» директива в действительности почти не меняла положения, ибо пунктом 7-м заранее брались под защиту «ошибки» командиров подводного флота.

Позиция Америки в это время определялась ее нотой от 22 февраля, врученной как Германии, так и Англии с предложением: Германии вести подводную войну по призовому праву, а Англии снять запрещение для ввоза продовольствия и предметов первой необходимости в Германию. Германское правительство, разумеется, пошло на соглашение, Англия же отвергла его и в дальнейшем приняла ряд мероприятий, направленных к усилению блокады путем распространения системы контроля не только над судами, но и над портами нейтральных стран, куда для этой цели назначались особые

комиссары. Так, 11 марта Англия объявила, что все суда, следующие в германские порты или соседние нейтральные, равно как и вышедшие оттуда, будут задерживаться, а грузы выгружаться в английских портах.

«Эта мера, в сущности, была равносильна блокаде нейтральных портов», — замечает Корбетт¹.

Таким образом, в этих контрмерах, по существу, сказалось действие морской силы Англии, которое могло быть парализовано лишь подводной войной.

4. Начало подводной блокады

18 февраля — день начала подводной блокады, согласно германской декларации, ознаменовался потоплением парохода у Дьеппа; 20 февраля подлодка, прошедшая под минным заграждением, попала в сеть, поставленную поблизости от банки Варн, и хотя два сторожевых миноносца тотчас же пошли за поплавками, бросая все время противолодочные бомбы, лодка, повидимому, прорвав сеть, ушла. Через два дня, несмотря на установленную сеть у Дувра, немецкая лодка, пробравшись в Канал, потопила два парохода у мыса Бичи-Хэд. 24 февраля жертвой подлодки стали еще три парохода в тех же водах, но ни дозорные отряды, ни специально высланные миноносцы не могли обнаружить никаких следов неприятеля. Каждый транспорт, перевозивший в это время войска Мидландской дивизии из Саутгемптона в Гавр, сопровождался двумя миноносцами, но так как миноносцев не хватало, быстроходные транспорты приходилось отправлять без конвоя. Миноносцы типа *Бигль* в течение 26 суток не прекращали паров.

Кроме находившейся в Ирландском море *U-30*, в первые дни подводной блокады были высланы еще три подлодки: *U-8*, *U-20* и *U-27*. Первая должна была действовать в Канале, а последние две — в Бристольском проливе.

В первую неделю блокады подлодки произвели 12 атак. При этом подлодкой *U-8* были потоплены в Канале 5 пароходов, общим водоизмещением 15 тыс. т; *U-20* потопила

¹ Корбетт, Операции английского флота, т. II, стр. 281.

3 парохода (9 600 *t*) в Ирландском море; 1 пароход был подорван и впоследствии добрался до Ливерпуля, а 4 парохода от атак увернулись.

В марте *U-27* потопила вспомогательный крейсер *Баяно* (6 000 *t*) из состава 10-й крейсерской эскадры.

4 марта дуврские миноносцы обнаружили подлодку у буя Варн. Лодка, видимо, попала в сети. Миноносцы пошли за поплавками сети, выпустив противолодочный трал. Остальные миноносцы дивизиона, получив сигнал, также вышли к указанному месту. Поплавок сигнальной сети, быстро двигавшийся к востоку, указывал место подлодки, а затем показался и ее перископ. Миноносцы бросились к нему и взорвали подрывной патрон своего трала. Перископ скрылся. Через 1—2 час. миноносцы снова заметили его, но значительно западнее. Лодка, очевидно, шла вдоль Канала, поэтому одному из миноносцев было приказано пройти с противолодочным тралом поперек ее курса. Когда патрон трала был взорван, лодка «вылетела» на поверхность почти в вертикальном положении, кормой вниз. Несколько выстрелов в боевую рубку быстро ее прикончили, и через 10 мин. она затонула. Это была *U-8*, первая лодка из числа высланных из Гельгоlanda для подкрепления отряда подлодок, оперировавших в военной зоне. После недельного крейсерства в Канале она заходила в Зеебрюгге, а затем снова возобновила свою деятельность.

Офицер и команда лодки в числе 29 чел. были взяты в плен. Но английское адмиралтейство приказало считать их не военнопленными, а пиратами и заключить в концентрационный лагерь. Однако, после германских репрессий против английских сухопутных военнопленных этот приказ был отменен.

Успешные действия противолодочных тралов привели английское командование к решению снабжать ими каждые четыре тральщика. В то же время продолжалась разработка и других способов борьбы с подводной опасностью, главное место среди которых занимали судаловушки, гидрофоны и метательные глубинные бомбы.

Приказы английского адмиралтейства торговым судам — таранить лодки — повлекли за собой коренную ломку методов ведения подводной войны. Немецкое командование

решило, что опознавание национальности судов обязательно, и каждый корабль мог быть признан за корабль противника. В ответ на вооружение английских торговых судов кормовой артиллерией для защиты от подлодок немцы перешли к скрытым атакам. В случае обнаружения на судах артиллерийского вооружения лодки топили их торпедами, при отсутствии вооружения — всплывали и действовали по призовому праву. Это в свою очередь вызвало появление судов-ловушек, специальных судов для борьбы с подлодками. Эти суда имели наружный вид обычных торговых судов. Бои с такими судами для лодок были очень опасны и требовали сугубой осторожности при приближении к ним, так как, кроме замаскированной артиллерии, суда-ловушки были вооружены и торпедами.

Чтобы заблаговременно обнаружить вооружение торговых судов, лодки вели артиллерийский обстрел их с дальних дистанций. Как известно, до войны подлодки не имели артиллерии, с началом же войны все подлодки были вооружены орудиями, калибр которых постепенно повышался. Новейшие лодки уже имели 105-мм орудия.

Вышедшая вслед за первыми лодками для действий в военной зоне *U-28* уничтожила ряд судов (21 000 *t*) исключительно артиллерийским огнем.

Таким образом, ряд более или менее успешных атак подлодок нарушил работу Северного патруля, от которого, главным образом, зависел успех английской блокады. 4 крейсера 10-й эскадры оказались запертыми в устье р. Кляйд и находились там до тех пор, пока не пришла полуфлотилия эсминцев из состава Большого флота.

Однако, эти успехи подводной блокады все же сопровождались гибелью второй подлодки *U-12*, которая, идя курсом на Питерхэд, при неудачной атаке английского истребителя, была им протаранена.

Охота за этой лодкой продолжалась 4 суток. 6 марта она была впервые замечена тральщиком у Эбердина, на другой день ее заметила вооруженная яхта, сообщившая об этом по радио в Розайт. Для поисков лодки начальник дозорного района в Питерхэде выслал в море все суда. 8 марта лодка была дважды обнаружена. 9 марта тральщики гонялись за ней, но атаковать не могли. Тогда начальник дозора

выслал в море крейсер *Фирлес* с 13 эсминцами 4-й флотилии. Сведения о местонахождении лодки передавались с одного сигнального пункта на другой. Командир крейсера *Фирлес*, сопоставив все донесения, распределил соответственным образом свои миноносцы и приступил к поискам. 10 марта подлодка была обнаружена 3 миноносцами. Ближайшие к ней миноносцы открыли огонь, но лодка успела погрузиться. При появлении ее перископа в 0,5 каб. от одного из миноносцев последний ударил форштевнем в середину подлодки. Подлодка всплыла, и миноносцы открыли огонь. 10 человек команды, спасшиеся с затонувшей лодки, были взяты в плен.

В начале марта вышла в свой последний поход *U-29* под командой Веддигена. 12 марта она потопила у о. Силли три парохода, и тихоходные дозорные суда не могли помешать ее операциям. На следующий день ею был потоплен четвертый пароход у о. Мэн. Кроме того, подлодка проявила свою деятельность и у юго-западной оконечности Ирландии, где до тех пор еще ни разу не было подлодок.

Сообщения о постепенном расширении подводной опасности вызывали у англичан тревогу, тем более, что к этому времени подходили сроки отправки в Дарданеллы 29-й дивизии.

Вместе с тем, начиная с 15 марта, гидрофоны не переставали показывать присутствие подлодок и в районе Фиртов-Форт. Выход кораблей из Розайта был прекращен. Все это приводило англичан к заключению о наличии организованного нападения германских подлодок не только на британскую торговлю, но и на Большой флот.

Только к 18 марта, когда наступившие штормы не позволяли лодкам лежать на грунте, прекратились сообщения об их присутствии, и порт Розайт был открыт. Джеллико с эскадрами линейных кораблей вышел в море для тактических упражнений, но, вновь получив многочисленные донесения о замеченных в районе подлодках, решил сократить программу занятий.

Утром 18 марта Большой флот в составе 1-й, 2-й и 4-й эскадр находился на *WWW* от Пэнтландского пролива и шел зигзагами в строе фронта поэскадренно, имея каждую дивизию в кильватерной колонне. Около полудня, когда

флот находился в 50 милях от Фирт-ов-Форта, *Мальборо*, флагманский корабль 1-й эскадры, поднял сигнал «вижу подлодку впереди». В этот момент торпеда только что прошла под кормой его переднего мателота *Нептуна*. Перископ лодки был замечен на правом крамболе линкора *Дредноут*. Линкор повернул, и через 10 мин. его форштевень врезался в подлодку. Через 1—2 мин. носовая часть лодки всплыла за кормой *Дредноута*. Это была *U-29*. Обогнув Англию с севера, она возвращалась из крейсерства и здесь нашла свою гибель. Ни один человек команды не спасся.

Этим закончился первый месяц подводной блокады. За это время Германия потеряла три лодки, Англия — один вспомогательный крейсер и 20 коммерческих пароходов.

Кроме *U-8*, *U-12* и *U-29*, погибла еще *U-37*, вышедшая из Гельгоlanda. Предполагается, что она была протаранена английским пароходом в восточной части Канала. *U-33*, вышедшая в Канал в конце марта, едва избежала таранного удара английского парохода *Брюссель*.

Итак, противолодочная охрана коммуникационной линии английской армии явно была недостаточна. Минные заграждения у Дувра не мешали проходу подлодок. На этих заграждениях часто происходили взрывы, вследствие несовершенного устройства мин. Мины не держались на глубине, большое число их сносило и угрожало мореплаванию. Сигнальные сети также оказались мало действительными вследствие дефектов в поплавках и соединительных устройствах.

Сети стесняли мореплавание до того, что приходилось убирать их на ночь, а через некоторое время и вовсе упразднить за негодностью. Вследствие этого решено было поставить постоянную сеть поперек пролива от Фолкстона через банку Варн к мысу Гри-Не на протяжении 20 миль с двумя проходами с обоих концов¹.

В Дюнкерке и Булони были организованы центры гидроавиации, назначение которой было наблюдать за движением подлодок, сигнализировать об их появлении патрулям и атаковать подлодки бомбами.

¹ В связи с Дарданельской операцией изготовленные части сети были отправлены для установки в базе в бухту Мудрос. Вследствие этого установка сетей в Канале не могла начаться раньше апреля.

В поисках английского подводного дозора, постоянно наблюдавшего за Гельголандской бухтой, немецкие тральщики и миноносцы рыскали по всем направлениям, цепелины и гидросамолеты непрерывно держались в воздухе.

Наиболее опасный район для английских судов представлял Бристольский канал, где оперировала *U-28*. Заняв позицию на пересечении путей, ведущих в Бристольский залив и канал св. Георга, 27 марта лодка потопила 3 парохода, а на следующий день атаковала еще 4, из которых один был потоплен.

Препраждение доступа германским подлодкам в Ирландское море с севера могло быть осуществлено лишь подвижными силами. Несмотря на то, что ширина этого моря вдвое меньше Дуврского пролива, глубина его такова, что подлодки всегда могли пройти под сетью. Поэтому английская система противолодочной борьбы имела целью не столько преградить вход подлодкам, сколько заставить их оставаться в погруженном состоянии до истощения зарядки аккумуляторов. По всей ширине пролива и на 20 миль его протяжения 6 отрядов из 12 дрейфтеров поддерживали постоянное наблюдение. Каждый из них тащил сеть длиной в 1 тыс. м. Два эсминца и абордажное судно ходили в зоне дрейфтеров. Эта зона на 5 миль с севера патрулировалась яхтами из Бельфаста и на 5 миль с юга охранялась тремя отрядами рыбачьих судов.

Таким образом, на протяжении 30 миль подлодке было почти невозможно подняться, не будучи атакованной.

Но эта преграда северного входа в Ирландское море была осуществлена слишком поздно. Она была готова полностью только к августу, т. е. тогда, когда лодки надолго покинули эти воды и испытать действительность преграды не представлялось возможным.

Принцип этой преграды был принят и для охраны Отрантского пролива, когда германские подлодки обосновались в Каттаро.

В течение марта подлодками был уничтожен ряд судов общим водоизмещением 89 517 т; в апреле — 40 640 т, а всего с начала войны — 112 302 т.

Уменьшение тоннажа потопленных судов в апреле явилось следствием потери четырех лодок, ремонта потерпев-

пих аварии и запрещения германского морского командования проходить лодкам Дуврским проливом.

С апреля начали свою боевую деятельность вступившие в строй малые подлодки типа *UB* фландрской флотилии. Однако, их дальнейшим операциям в мае помешали различные технические неисправности.

Районом действия этих лодок был Хуфден. Здесь все встречаемые ими суда были под нейтральными флагами, осмотр же этих судов в здешних условиях был настолько опасен, что начальник фландрской флотилии запретил его делать. За это время флотилия выяснила навигационные условия у рейда Доунс, изучила заграждение Дуврского пролива и имеющиеся там проходы, что являлось необходимой подготовительной работой для предстоящих операций подводных заградителей *UC*.

Подводные заградители *UC*, начавшие действовать в конце мая, упорно минировали устье Темзы и рейд Доунс. Имея в виду, что обнаружение одной-двух мин демаскировало бы все заграждение, поставленные рядами мины с подводных заградителей располагались небольшими банками или поодиночке, «засоряя» большие районы на вероятных курсах противника.

Излюбленным приемом была постановка минных банок по курсу непосредственно прошедшего тральщика с расчетом, что этот курс будет считаться безопасным от мин. Малое число мин требовало особой точности в их постановке. К тому же постановка мин у неприятельских берегов почти всегда была сопряжена с большой опасностью. Подводные заградители *UC* часто запутывались в сетях и освобождались от них с большим трудом.

Усовершенствование подводного заградителя шло в направлении снабжения его, кроме мин, и торпедными аппаратами (по три штуки), чтобы, поставив заграждение, заградитель мог действовать как обыкновенная подлодка. Поэтому, вскоре после вступления в строй малых подлодок, последовал новый заказ на вторую серию (от *UB-18* до *UB-47* и от *UC-16* до *UC-79*) несколько увеличенных и усовершенствованных лодок типа *UB* в 275 т и *UC* в 400 т.

Кроме малых заградителей было заказано 10 больших от

U-71 до U-80 на 36 мин каждый и 5 лодок для Австрии (от U-66 до U-70).

В начале апреля Дуврский патруль применил против немецких лодок две меры, которые в будущем получили большое развитие: заграждение фландрских баз германских подлодок и постановка глубоководных заграждений против подлодок, находящихся в погруженном состоянии.

8 апреля два судна, оборудованные для постановки сетей на большой скорости, сделали первый опыт перед Остенде. Они поставили 3 тыс. м сети в 20 мин., закончив постановку прежде, чем батареи противника успели открыть огонь.

Глубоководные заграждения были поставлены также и в местах вероятных проходов подлодок у берегов Англии: 24 апреля перед Бичи-Хэд и 2 мая перед Дортмутом. Однако, французы воспротивились постановке подобного заграждения в проходе, оставленном для мореплавания перед Кале, ссылаясь на недоброкачество английских мин, представляющих опасность для плавания собственных судов.

Постановка этих заграждений имела целью прикрытие предстоявшей перевозки во Францию 3 дивизий «новой» армии Китченера, но... как раз перед этим германским подлодкам было запрещено входить в Канал, и все три дивизии (около 100 тыс. человек) переправились на континент беспрепятственно.

8 же апреля, в день отправки из Авонмаута в Египет транспортов с головными эшелонами дивизии Пейтона, большие немецкие подлодки были обнаружены в Бристольском канале и у берегов Ирландии, т. е. в районе, откуда начиналось сообщение с Дарданеллами. Миноносцев для сопровождения транспортов не хватало, в результате один из транспортов с войсками был подорван у островов Силли, и ему с трудом удалось добраться до Куинстауна.

К концу апреля организация Вспомогательного патруля значительно окрепла. Общее число вспомогательных судов к этому времени достигло 1 500. Две трети дозорных судов и тральщиков были сосредоточены на севере Шотландии и в Северном море, охраняя флот. Сетевые дрейфтеры почти полностью находились у Дувра, в западной части Канала и в Ирландском море, вместе с миноносцами охраняя коммуникации армии и океанскую торговлю.

Слабым местом охраны являлся район, включавший южное побережье Ирландии и вход в канал св. Георга.

5. Потопление *Лузитании*

30 апреля вышла в крейсерство к западным берегам Англии *U-20* с целью атаковать войсковые транспорты перед Ливерпулем.

5 мая она подошла к западным берегам Ирландии, 6-го потопила здесь 2 английских парохода, а 7-го произвела пиратское нападение на пассажирский пароход *Лузитанию*, поддерживающий раз в месяц сообщение с Америкой. Потопив последней торпедой еще один грузовой пароход, *U-20* вернулась.

До сих пор не было еще случаев открытых нападений подлодок на океанские пассажирские пароходы, но когда в начале мая выяснилось, что район у южного побережья Ирландии становится особенно опасным, охрана же этого района была наиболее слабой, возникло серьезное беспокойство за их судьбу и, в частности, за самый большой и быстроходный пароход *Лузитания*, приход которого ожидался в Куинстаун 7 мая. Между прочим, инструкция английского адмиралтейства рекомендовала всем океанским пассажирским пароходам не подходить к портам назначения ранее рассвета и в опасных местах идти не постоянным курсом, а зигзагами.

5 мая стало известно, что накануне подлодкой был атакован пароход у юго-западной оконечности Ирландии, о чем было сообщено *Лузитании* и выслан дозор в угрожаемый район. Вечером там был взорван парусник, а 6 мая — пароход и через несколько часов — другой, в южной части Куинстаунского района. В течение дня поступило несколько донесений о появлении подлодок поблизости Куинстауна.

По радио было передано на все пароходы в море и еще раз на *Лузитанию* предупреждение держаться дальше от берега. В дозоре в это время находились лишь 10 судов, базировавшихся на Куинстаун.

Утром 7 мая были получены новые сообщения о подлодках, замеченных наблюдательными постами на побережье у мыса Клар.

В 11 ч. 25 м. *Лузитании* было послано новое радиосообщение о появлении подлодки как раз в тот момент, когда пароход входил в угрожаемый район. Отсюда видно, что и адмиралтейство и *Лузитания* знали об опасности, угрожавшей последней, знали о наличии подлодок в опасном районе. Адмиралтейство знало и то, что охрана района — наиболее слабая. Но надеясь на то, что германские подлодки опознают *Лузитанию* и не пустят в ход свои торпеды против мирного парохода, адмиралтейство приняло лишь самые пассивные меры, выразившиеся в радиосообщениях о подлодках и в высылке дозора в составе 10 судов, которые «рассыпались» на большом пространстве, вместо того чтобы встретить и охранять *Лузитанию* при входе ее в опасный район.

Меры, принятые адмиралтейством, были явно недостаточны. Замеченные подлодки не подверглись никаким атакам и преследованиям. Не было выслано ни одного миноносца. Очевидно, организация охраны была неправильна и использование громадных средств было нецелесообразно. Однако, к этому выводу англичане пришли только через полтора года.

Итак, преступление было совершено.

В 2 ч. 15 м. у борта парохода раздался взрыв. С *Лузитании* никто не заметил торпеды, но след ее видел один из дозорных моторных катеров. Торпеда была выпущена с расстояния 200—500 м. Вслед за первым взрывом произошел второй, и пароход стал быстро крениться¹. После взрыва *Лузитания* повернула к берегу, но машины остановились, и через 20 мин. пароход затонул с высоко поднятой кормой. С первым сигналом все находившиеся поблизости суда бросились к месту катастрофы. Спасти удалось немногих, так как находившимся на пароходе пассажирам, в том числе женщинам и детям, германской подлодкой не было предложено возможности пересесть в шлюпки. Из 2 тыс. пассажиров погибло 1.198 чел., в том числе около 100 американцев.

¹ Причина второго взрыва объясняется наличием на борту *Лузитании* груза в 5 тыс. ящиков ружейных патронов, как это было доказано судебным следствием 3 года спустя после катастрофы.

Потопление *Лузитании* вызвало огромное возмущение в Англии и Америке, а также серьезные политические трения Германии с Америкой. Америка требовала гарантии свободного и безопасного передвижения американских граждан, даже и в запрещенных зонах, на судах союзников, если эти суда не прибегают к сопротивлению. При задержании нейтральных судов потопление их допускалось лишь после нахождения на них военной контрбанда.

В результате длительных дипломатических переговоров и внутренних разногласий последовали кое какие формальные уступки со стороны Германии, и был отдан приказ (5 июня) не атаковать пассажирских пароходов. Отныне нейтральные суда и неприятельские пассажирские пароходы не должны были бы подвергаться нападению, и объектами германских подлодок должны были остаться только грузовые, рыболовные и каботажные суда противника. Однако, известно, что отдавая подобные приказы, германское командование фактически направляло и поощряло пиратскую «деятельность» своего подводного флота.

6. Поход *U-21* в Средиземное море

После бомбардировки дарданельских фортов англо-французским флотом 19 февраля 1915 г. адмирал Сушон просил австрийское командование выслать несколько подлодок. Энвер-паша со своей стороны хлопотал о покупке 3 австрийских подлодок. Ввиду отказа австрийцев, несмотря на ходатайство германского посла в Константинополе, Германия решила немедленно послать несколько своих подлодок. В результате 13 марта последовало распоряжение о посылке в Средиземное море подлодки *U-21*¹.

¹ Малые подлодки: *UB-8*, *UB-7*, *UB-1*, *UB-3*, *UB-14*, *UB-15*, *UC-12*, *UC-13*, *UC-14*, *UC-15* были посланы в Пола в разобранном виде и там были собраны германскими специалистами. Эти лодки образовали ядро германской флотилии в Адриатике и ко времени объявления Италией войны Австрии (23 мая 1915 г.) базировались на Каттаро.

Ввиду необходимости некоторых переделок и приспособлений лодки для дальнего похода, а также организации снабжения, которое было поручено германскому агенту в Испании, подготовка *U-21* к походу заняла свыше месяца. Пароход *Марсала*, купленный германским агентом в Бильбао, взял груз горючего и ждал 40 дней в Рио-Коркубионе. 25 апреля *U-21* вышла из Эмдена и, обогнув Оркнейские острова, 2 мая встретила *Марсалу* перед мысом Финистерре. После обмена опознавательными пароход провел лодку в Рио-Коркубион, где ночью снабдил ее 18 т горючего. Однако, днем, выйдя в море, *U-21* обнаружила, что горючее негодно. Оставшихся 26 т прежнего горючего, при условии благоприятной погоды, как раз хватило бы до Каттаро. Но была возможность вернуться и в Германию через Английский канал. Этот путь был даже короче, но пришлось бы считаться с дурной погодой и всякого рода неприятельским противодействием. Командир лодки Херзинг решил идти дальше. 6 мая на рассвете, когда английские дозорные эсминцы отошли к северу для смены, он прошел Гибралтар в надводном положении. У о. Альборан *U-21* вынуждена была уйти в воду от 2 миноносцев, обстрелявших ее перископ; 9 мая она уходила в воду от парохода, пытавшегося ее таранить; 11 мая ее обнаружили и долго преследовали 2 французских миноносца; 13 мая она добралась до Каттаро, имея всего 0,5 т горючего.

7. Операции австрийских подлодок в Адриатике

О появлении немецких подлодок в Средиземном море англичане узнали в конце апреля. В это же время усилилась деятельность австрийских подлодок в Адриатике и настолько, что заставила французов ослабить блокаду.

В ночь на 27 апреля французский крейсер *Леон Гамбетта*, находившийся в дозоре у берегов Италии в 20 милях от мыса М. ди Леука, послал шлюпку для осмотра парусника. Не успела шлюпка возвратиться, как в крейсер попала торпеда, выпущенная *U-5*. Подлодка была в крейсерстве уже 3 дня и в течение суток следила за движением французского крейсера. Тихое море заставило ее отказаться от дневной атаки, поэтому она заняла позицию у мыса М. ди

Леука с расчетом, что неприятель в полночь окажется к западу от подлодки против полной луны. Подлодка выпустила торпеду с расстояния 400—500 м, через 10 сек. — вторую, а еще через 10 мин. крейсер затонул. Через 40 мин. подплыли из Бриндизи 2 миноносца, которые спасли 27 человек.

В то время Средиземное море кишело различными военскими транспортами. Ободренные успехом, подлодки стали показываться уже у Корфу, а 6 мая у Кефалонии появился новейший австрийский крейсер.

Ввиду того, что незадолго перед гибелью *Леон Гамбетта* крейсер *Вальдек Руссо* едва не подвергся такой же участи, было решено держать крейсера мористее, а у берегов оставлять только миноносцы. Таким образом, усиленная активность австрийского флота явилась причиной изменения дислокации морских сил Средиземного моря.

8. Попытка совместных действий подлодок с флотом

17 мая германский флот вышел в море, имея целью постановку минного заграждения. В походе приняли участие подлодки *U-19* и *U-25*. Им было приказано занять позиции между выдвинутыми вперед линейными крейсерами и главными силами, так как такое расположение являлось наиболее выгодным для атаки неприятельских сил в случае их появления. Количественный состав подлодок для совместных действий с флотом был явно недостаточен.

«Если бы вместо этой операции наш флот пошел к неприятельским берегам и имел при себе хоть дюжину лодок, то можно было бы ожидать большего успеха»¹.

Во всяком случае это уже был шаг вперед в использовании лодок совместно с флотом. Впоследствии, в 1916 г., этот метод получил дальнейшее развитие.

К этому времени на лодки были поставлены новые перископы с малым диаметром верхней трубы. На очереди стоял вопрос о введении надежных опознавательных знаков для безошибочного распознавания надводными кораблями своих

¹ Га й е р, Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг., стр. 36.

лодок, находящихся в подводном положении. Опыты этих нововведений в широких размерах и с благоприятными результатами были произведены на Боркумском рейде.

Выходы германского флота за последнее время имели целью, главным образом, постановку минных заграждений. Однако, мины быстро обнаруживались рыбаками и вытравливались англичанами. Для германских же лодок, пересекавших Северное море вдоль и поперек, они являлись помехой. В итоге, по просьбе командующих подводными флотилиями, такие постановки мин были прекращены.

Между прочим, *U-23* установила, что объявленные неприятельские многочисленные минные заграждения в районе восточного побережья в действительности не существуют, и опубликование англичанами ложных сведений о наличии этих заграждений, повидимому, имело целью предотвратить обстрел побережья германскими крейсерами.

В середине мая между Розайтом и устьем Темзы, не считая судов Вспомогательного патруля, находилось 30 английских подлодок, 2 флотилии охранных (прибрежных) миноносцев и 2 флотилии дозорных миноносцев, общее число которых доходило до 50. Кроме того, подлодки и миноносцы имелись в Гарвиче, а на Розайт и Кромарти базировались 3 флотилии миноносцев Большого флота. И все же миноносцев не хватало. Заказанные в сентябре и ноябре 1914 г. 50 миноносцев еще не были готовы. Вся система обороны и борьбы с немецкими подлодками и заградителями была неудовлетворительна. Число потопленного тоннажа с каждым месяцем росло.

В мае было потоплено 53 торговых судна с общим тоннажем 107 515 *т*, причем не было потоплено ни одной лодки. Росла угроза морским сообщениям с Дарданеллами.

9. Операции германских подлодок у Дарданелл

В связи с операциями союзного флота у Дарданелл для германских подлодок явились ценные объекты атак в виде боевых кораблей и войсковых транспортов. Почти полное отсутствие противолодочных средств открыло широкое поле для операций против морской торговли в Средиземном

море. По получении сведений о появлении германских подлодок в Средиземном море англичане 16 мая могли послать туда из Ламанша только 10 рыбацких судов.

U-21, произведя в Каттаро необходимый ремонт, 20 мая направилась из Адриатики в Эгейское море. 24-го она прошла мимо русского крейсера *Аскольда*, стоявшего у Дедеагача. Но командир лодки Херзинг пренебрег верным успехом, не желая себя обнаруживать. 25 мая он был у Дарданелл среди английских броненосцев. При попытке у мыса Хэллеса атаковать *Суифтшер*, стоявший на якоре, *U-21* была обнаружена и обстреляна, после чего пошла вдоль берега, выпустив торпеду по линкору *Вендженс*, случайно уклонившемуся от нее, и направилась к Габа-Тепе. Здесь находился линкор *Триумф*, держась на ходу с опущенными сетями и задраенными переборками. С 300 м *U-21* выпустила в него торпеду, снабженную ножницами для разрезания сетей. Через 10 мин. после взрыва *Триумф* перевернулся, но полчаса еще держался на плову. Погибло 78 человек.

Всплывшая для наблюдения *U-21* была немедленно атакована и спаслась только тем, что, свернув на подорванный корабль, нырнула под него, пока тот медленно тонул. Это оказалось наилучшим способом избежать преследования.

Потеря *Триумфа* была тяжелым ударом. Помимо морального впечатления, метод атаки подлодки весьма усложнял снабжение боевых участков и исключал возможность постоянной поддержки десантов артиллерийским огнем линкоров.

Все корабли на ночь были отозваны в базы, и их места заняли миноносцы. В общем повторялась та же картина, что и на Северном море и в Балтике.

На следующий день, при входе в пролив подлодка встретила французский крейсер *Жорегиберри*. Но французский корабль во-время увернулся от торпеды и прошел над самой лодкой. 27 мая *U-21* потопила линкор *Маджестик*. Считая, что существовавшие меры защиты недостаточны и что главным объектом германских подлодок являются линейные корабли, *Маджестик* стал среди пароходов, выгружавших боевые запасы для южных участков, ближе к берегу. За линией транспортов находился дозор миноносцев, а при входе в пролив — дозор тральщиков.

После восхода солнца в 2 каб. от *Маджестика* был замечен перископ, по которому сразу же был открыт огонь. Но одновременно с этим в одном из промежутков между стоящими транспортами показался след торпеды.

«Более удачный выстрел трудно себе представить. Торпеда прошла сети, как через масло, и попала в середину цели. За первой торпедой последовала вторая, столь же успешно, и через 7 мин. *Маджестик* перевернулся. Погибло около 40 человек».

Многие сотни турецких солдат видели панику, овладевшую теми самыми кораблями, которых они так боялись. Тысячи английских солдат были свидетелями этой паники и видели гибель кораблей. Они прекрасно понимали, что отныне для поддержки высаженного десанта остаются лишь крейсера и миноносцы.

Транспорты не могли более оставаться на якоре у побережий высадки и там выгружать боевые запасы и продовольствие на мелкие суда. Единственным безопасным якорным местом оставалась бухта Мудрос. Выгрузку транспортов пришлось перенести туда и установить там боны, предназначавшиеся для заграждения входа в Дарданеллы.

Союзники вынуждены были совершенно реорганизовать систему снабжения.

Тральщикам и другим вспомогательным судам пришлось делать рейсы в 50—60 миль вместо 5—6 миль.

Угроза коммуникации союзников сказалась на всем ходе Дарданельской операции.

Пришлось организовать вспомогательную базу на Имбросе, спешно организовать охрану не только боевых кораблей, но и баз, от атак подлодок, спрятать линейные корабли в базы, перевозки производить ночью. В результате артиллерийская поддержка высаженной на сушу армии была ослаблена. Все выгоды поддержки флотом продвижения армии на полуострове, ради чего и было избрано направление в лоб на неприятельские твердыни Ачи-Бабы, были аннулированы. Пришлось думать о замене линкоров, в срочном порядке высылать мониторы в Средиземное море и создавать разнообразные противолодочные средства. Подводная опасность распространялась на все Средиземное море и сразу повела

к коренному изменению практиковавшихся доселе «спокойных» методов ведения войны как в Эгейском и Адриатическом морях, так и на всем протяжении Средиземного моря, по которому проходили важнейшие пути сообщения. И здесь началась подводная торговая война. Отсутствие противолодочных средств на всех путях давало возможность германским подлодкам безнаказанно нападать на беззащитные пароходы, и притом без всяких политических конфликтов, так как с выступлением Италии на этом бассейне почти не осталось нейтральных стран.

Цель посылки германских подлодок в Средиземное море первоначально была исключительно военная — оказание помощи Турции и Австрии. Но первые события поразили своею неожиданностью и вызвали настоящую панику.

Пароходные компании требовали инструкций для своих судов. Командующий войсками Северной Африки требовал образования конвоев. Британское адмиралтейство напоминало французскому морскому командованию, что на нем лежит ответственность за безопасность путей в Средиземном море. Главнокомандующий французским флотом был вынужден лишить себя 2 флотилий эсминцев в пользу Италии (по англо-французско-итальянской морской конвенции 10 мая 1915 г.) и 1 флотилии, переданной в подчинение английскому командованию в Дарданеллах. Таким образом, для охраны эскадры, а тем более для охраны путей у него почти не осталось миноносцев, и он вынужден был использовать для этой цели легкие крейсера, несмотря на риск, сопряженный с действием этих судов. Поиски подлодок малым числом легких судов оказывались безуспешными, а присланных в Средиземное море двух десятков рыбачьих судов было совершенно недостаточно ¹.

5 июня *U-21* вошла в Золотой Рог.

Еще до ее прихода из Пола в Дарданеллы были отправлены *UB-3*, *UB-8* и *UB-7*. Из них *UB-3* погибла вблизи Смирны, *UB-7* пришла в Еникале 31 мая и *UB-8* — в

¹ Большие, но напрасные усилия, были направлены союзниками к отысканию центров снабжения германских подлодок в Средиземном море. Указывались различные пункты, где якобы существовали склады горючего (Корфу и др.). Англичане настаивали на учреждении специального наблюдения на Балеарских островах.

Константинополь 4 июня. Подлодки, присланные в Пола в разобранном виде, базировались на Пола и Каттаро. *UB-15* потопила 10 июня итальянскую подлодку *Медуза*. *UC-13*, *UC-14*, *UC-15*, не имея на себе вооружения, в течение лета были отправлены в Константинополь с принятым в Пола грузом около 30 т боевых материалов для Турции. Теперь же они требовали длительного ремонта моторов. Впоследствии эти лодки были вооружены.

10. Операции английских подлодок в Мраморном море

18 мая из Мраморного моря возвратилась к эскадре английская подлодка *E-14*, действовавшая на турецких путях сообщения. Получив от командира *E-14* подробные сведения, 19 мая прошла в Мраморное море с тою же целью английская подлодка *E-11*. Она атаковала миноносец, стоявший на якоре, выпустив в него торпеду. Однако, миноносец первым же снарядом повредил ее перископ и заставил лодку отойти. 24 мая *E-11* подрывными патронами уничтожила небольшой пароход и подорвала торпедой еще один транспорт. Наконец, 25 мая ею было подорвано стоявшее у стенки арсенала в Константинополе старое судно, которое турки успели отвести на мелкое место. На бережных началась паника, войска с транспортов высаживались обратно на берег; сообщение Константинополя с Галлиполи временно прекратилось. В последующие дни *E-11* неоднократно атаковала встречавшиеся ей транспорты и пароходы, из которых были потоплены еще два. Не имея артиллерийского вооружения, лодка действовала торпедами. Из 12 выпущенных торпед 3 не попали, 1 не взорвалась. Некоторые поврежденные суда турки успевали отбуксировывать к берегу.

Связь с подлодкой поддерживал по радио специальный миноносец, находящийся в заливе Сарос. Пробыв в крейсерстве до 7 июня, на обратном пути у Нагары *E-11* взорвала турецкий транспорт, но, проходя под заграждением, зацепила за форштевень минреп с сорванной миной. Уйдя носом в воду и дав задний ход, лодке удалось освободиться от опасного спутника.

В последние дни пребывания *E-11* в Мраморном море в Константинополь пришли: 4 июня *UB-8* и 5 июня — *U-21*.

Итак, пребывание подлодок *E-14* и *E-11* в Мраморном море несомненно затруднило турецкие сообщения, так как доставка людей и воинских грузов производилась с этого момента лишь на мелких судах и в ночное время. Количество турецких транспортов было ограничено. Заменить потопленные суда или отремонтировать поврежденные турки не имели возможности. Отсюда вся тяжесть перевозок легла на сухопутный транспорт, средства которого были примитивны.

Железной дороги на Галлиполи не было, а ближайшая станция от Булаира отстояла на 50 миль.

Ход событий на Галлипольском полуострове в начале мая свидетельствовал о крушении английских планов. Решение английского военного совета от 14 мая продолжать Дарданельскую операцию и посылка Черчиллем в Дарданеллы мониторов, без которых «Балтийский проект» Фишера не мог осуществиться, побудили последнего, все время отрицательно относившегося к дарданельской экспедиции, 15 мая уйти в отставку. Вслед за ним под давлением общественного мнения ушел и Черчилль, как инициатор неудавшейся дарданельской экспедиции.

После образования коалиционного правительства военный совет собрался лишь 7 июня, когда было решено послать Гамильтону две дивизии «новой армии», по мере готовности которой нервность, вызванная призраком германского вторжения, начинала утихать.

Однако, положение с транспортными средствами принимало весьма острые формы. Война начинала сказываться на торговом флоте союзников — тоннажа нехватало, плавание к Дарданеллам занимало много времени, транспорты задерживались и не успевали возвращаться к сроку. Угроза нападения подводных лодок требовала конвоев, и транспорты могли выходить лишь тогда, когда можно было получить для их охраны все те же перегруженные работой миноносцы, которые отвлекались частыми вызовами в связи с появлением подлодок или в связи с оказанием помощи торговым судам, атакованным подлодками.